

Stykkgodstransport av farlig gods til sjøs

- en sammenlikning mellom gjeldene rett og Rotterdam-reglene



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer:

640

Leveringsfrist:

26.04.2011

Til sammen 15 090 ord

25.04.2011

Innholdsfortegnelse

1 INNLEDNING

1.1 Oppgavens tema og fremstilling	1
1.2 Rettskilder og metodikk	3
1.2.1 Lovtekst	3
1.2.2 Internasjonale konvensjoner og fremmed rett	4
1.2.3 Forarbeider	6
1.2.4 Rettspraksis	7
1.2.5 Juridisk litteratur	9
1.3 Begreper og begrepsbruk	10
1.3.1 UNCITRAL-konvensjonen	10
1.3.2 Stykkgodstransport	11
1.3.3 Partene til en transportavtale	13
1.3.4 Typer av transportdokumenter	14

2 DEN HISTORISKE UTVIKLINGEN FREM MOT ROTTERDAM-REGLENE

2.1 Gjeldende rett	16
2.2 Rotterdam-reglene	18
2.2.1 Multimodal transport og virkeområde	19

3 BEGREPET ”FARLIG GODS”

3.1 Godsbegrepet- Hva er ”gods”?	22
3.2 ”Farlig gods” etter gjeldende rett	24
3.2.1 Internasjonale og offentligrettslige reguleringer	27
3.3 ”Farlig gods” etter Rotterdam reglene	29
3.3.1 Når må godset være ”farlig” ?	31

4 SENDERENS ANSVAR OG PLIKTER VED STYKKGODSTRANSPORT AV FARLIG GODS

4.1 Innledning	33
4.2 Hovedregelen for senderens ansvar	33
4.3 Senderens ansvar under den ulovfestede culpa-regelen	34
4.4 Særbestemmelsen om senders ansvar for farlig gods - sjøloven §291 første ledd	35
4.4.1 Transportørens kunnskap som selvstendig moment	36
4.4.2 Kunnskapskravet – hva slags kunnskap må transportøren inneha?	38
4.5 Bestemmelser i gjeldene internasjonale konvensjoner	39
4.6 Senderens ansvar og plikter etter Rotterdam-reglene	42

5 TRANSPORTØRENS ANSVAR OG PLIKTER VED STYKKGODSTRANSPORT AV FARLIG GODS

5.1 Hovedregelen for transportørens ansvar	44
5.2 Transportørens aktsomhetsansvar	46

6 TRANSPORTØRENS ADGANG TIL Å KVITTE SEG MED FARLIG GODS

6.1 Generelt om adgangen til å kvitte seg med farlig gods	48
6.1.1 Rotterdam-reglene artikkel 15	49
6.2 Forholdet mellom §291 første ledd annet punktum og §291 tredje ledd	50
6.2.1 Vilkår om aktuell risiko	52
6.2.2 Valg av tiltak	52
6.3 Erstatningsmessige ulikheter mellom §291 første ledd annet punktum og §291 tredje ledd	
6.3.1 Rotterdam-reglene artikkel 15	55

7 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

56

8 KILDEHENVISNING

57

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema og fremstilling

Etter som verden stadig utvikles i retning av et mer og mer enhetlig handelsmarked gir dette seg utslag i et økende behov for transport av varer og gods med skip. Sjøretten og de regler som gjelder for transport til sjøs er i stor grad av internasjonal karakter, og behovet for en så enhetlig rettslig håndhevelse av partenes rettigheter og plikter som mulig er dermed økende. De typiske partene i en tvist vedrørende befraktning av gods er senderen, mottakeren og transportøren, samt eventuelle assurandører som svarer for den enkelte part.

Denne oppgaven omhandler først og fremst de regler som angår stykkgodstransport av farlig gods.

For spørsmål knyttet til dette vil det i all hovedsak angå forholdet mellom senderen og transportøren. I rettsforholdet mellom senderen og mottakeren kan det ofte foreligge det en eller annen form en avtale om at varen skal overleveres, typisk en eller annen form for kjøpsavtale. Som medvirkende part til at denne avtalen kan oppfylles kommer transportøren inn som oppdragstaker. Ofte er det senderen som skal avlevere godset til transport og som besørger at tilstrekkelig transportavtale inngås. En slik avtale omtales som en CIF-avtale¹. Likevel er det rent praktisk sett likeså ofte at mottakeren er rette kontrahent etter transportavtalen, som omtales som en FOB-avtale². En avtale om transport utgjør dermed en selvstendig avtale mellom senderen (eller mottaker) og transportøren. Det er dette avtaleforholdet ved stykkgodstransport av farlig gods denne oppgaven i all hovedsak omfatter.

¹ ”Cost-insurance-freight”

² ”Free-on-board”

For temaet farlig gods følger det både av rettsutviklingen og særlig av det forberedende arbeidet til Rotterdam-reglene at temaet både er svært aktuelt og har vært gjenstand for en omfattende rettslig debatt. Med farlig gods siktes det i oppgaven til gods som ved sin beskaffenhet er farlig eller som kan tenkes å bli farlig i den konkrete situasjon. Farlig gods som tema vil også ha en side til forurensning og miljøkatastrofer, men denne oppgaven konsentrerer seg om det rettslige ansvaret hva angår opplysningsplikt, merking og pakking av godset. Også ansvar i forhold til eventuelle kontraktshjelpere behandles der det naturlig faller seg under de ulike temaer og den enkelte bestemmelse.

Temaet for oppgaven er reglene for stykkgodstransport av farlig gods etter gjeldene rett, samt en sammenlikning av disse opp mot Rotterdam-reglene³. Det vil i oppgaven vies størst oppmerksomhet til stykkgodstransport til sjøs, selv om det for Rotterdam-reglene vil trekkes enkelte paralleller også til andre transporttyper, som transport på vei. Det vil i oppgaven bli belyst både senderens og transportørens ansvar og plikter knyttet til stykkgodstransport, samt bli belyst særskilt de konfliktsituasjoner som knytter seg til transport av farlig gods.

Rotterdam-reglene har ikke trådt i kraft når denne oppgaven skrives, og dermed vil det i stor grad vises til juridisk teori og konvensjonstekster for å belyse Rotterdam-reglenes virkeområde.

Innledningsvis vil oppgaven ta for seg stykkgodstransport i et historisk perspektiv og frem til den endelige utformingen av Rotterdam-reglene.

Opgavens hoveddel vil omhandle de rettslige rammene for stykkgodsbefraktning av farlig gods, der det med utgangspunkt i gjeldene rett vil belyses de endringer og den utvikling på området som Rotterdam-reglene representerer. Oppgavens hoveddel tar først for seg utviklingen av selve begrepet ”farlig gods”, og deretter ansvarsreglene for farlig gods for henholdsvis sender og transportør.

³ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

1.2 Rettskilder og metodikk

1.2.1 Lovtekst

Sjøloven kapittel 13 omfatter lovens bestemmelser om stykkgodstransport. Loven opererer med et skille mellom stykkgodstransport i kapittel 13 og befraktning i kapittel 14. Grovt sett kan en si at stykkgodstransport gjelder transport av gods i linjefart, mens det ved befraktning gjelder transport der skipet står til disposisjon for befrakteren. Sistnevnte enten i form av at den som ønsker å få sitt gods transportert ”leier” skipet til dette formål eller at eieren stiller skipet, med eller uten mannskap til disposisjon.

Stykkgodstransport skjer typisk ved bruk av containere. Større skip kan frakte rundt 10 000 containere, og således er det svært relevant at en under transporten kjenner til innholdet i de ulike containerne. Innholdet i en container kan eksempelvis reagere spesielt med innholdet i en annen container og dermed skape en farlig situasjon, eller godsets karakter kan endre seg ved tilførsel av fukt eller saltvann. Sistnevnte kan særlig ha betydning for hvor eksponert det aktuelle godset plasseres for slikt. Videre utgjør såkalte ”ro-ro”⁴ skip til transport av trailere med last også en stor del av stykkgodstransporten til sjøs.

Sjøloven inneholder flere bestemmelser som gjelder farlig gods. Som et naturlig utgangspunkt er det for det første §291, som primært gjelder senderens ansvar for transport av farlig gods. Hva som etter bestemmelsen er å anse som farlig gods vil bli behandlet inngående under kapittel 3. Bestemmelsen gjelder også transportørens adgang til ansvarsfraskrivelse, og §291 kan på mange måte sies å utgjøre selve utgangspunktet knyttet til farlig gods i loven. Videre utgjør §257 en viktig bestemmelse for tolkningen og

⁴ Ro-ro= ”Roll on ,roll off”, i motsetning til klassiske containerskip, som omtales ”lo-lo” skip. (”Lift on, lift off”.)

forståelsen av §291, og hva som ligger i senderens plikter. Relevante bestemmelser for transportørens ansvar finner man også i §275 flg.

I tillegg til sjøloven vil også annen norsk intern lovgivning være relevante for oppgavens tema. Skipssikkerhetslovens⁵ bestemmelser, samt forskrifter til denne vil være av relevans særlig for spørsmålet om hva som må være å regne som ”farlig gods” i relasjon til sjølovens bestemmelser.

Også de internrettslige regler som angår transport av gods på vei⁶ har en relevant side til stykkgodstransport av farlig gods. Både vegfraktloven kapittel IV, vedrørende transportørens og senderens ansvar i forholdet til gjeldene rett, men også lovens virkeområde sett i lys av Rotterdam-reglenes virkeområde⁷, som også kan omfatte transport på vei.

1.2.2 Internasjonale konvensjoner og fremmed rett

Dagens gjeldene regelverk vedrørende stykkgodstransport av farlig gods hjemles med utgangspunkt i sjølovens⁸ bestemmelser. Reglene i sjøloven er i stor utstrekning tilpasset den lovgivningsteknikk og det materielle innhold i Hamburg-reglene⁹. Videre har Norge ratifisert Haag-Visby reglene¹⁰, og således er sjølovens bestemmelser antatt å være i overensstemmelse med denne konvensjonen.

5 Lov av 16.02.2007 nr. 9 Lov om skipssikkerhet (Skipssikkerhetsloven)

6 Lov av 20. Desember 1968, (Vegfraktloven)

7 se nærmere 1.1.4 om Rotterdam-reglenes virkeområde

8 Lov av 24 juni 1994, nr 39

9 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

10 The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968

Da den norske sjøloven trådte i kraft i 1994 var dette et resultat av at en utstrakt lovsamarbeide med Sverige, Finland og Danmark med et ønske om en mest mulig enhetlig lovgivning på sjørettens område. På transport og befraktningsrettens område har man i dag derfor tilnærmet identisk lovgivning på sjørettens område i Norden. I Som et resultat av dette vil det i særdeleshet være relevant å søke veiledning ved eventuelle tvilsspørsmål også i disse lands forarbeider og rettspraksis. Samarbeidet mellom Norge, Sverige og Danmark på sjørettens område daterer seg helt tilbake til 1890-årene¹¹.

For fremstillingen av gjeldene rett vil det som nevnt både bli referert til norsk og utenlands litteratur. Det er på sjørettens område generelt en stor grad av internasjonal konformitet også utenfor Norden. Dermed vil det også ved flere vurderinger være relevant også å se hen til hvordan andre konvensjonsstater har tolket de ulike konvensjonsbestemmelser for å fastlegge de ulike bestemmelsers rekkevidde og tolkningen av disse.

Sjøfart og transport med skip har i det hele et svært internasjonalt preg. Skip ferdes i mange ulike jurisdiksjoner og sender og mottaker av godset befinner seg ofte i ulike stater. I tillegg til dette har en områdene til havs som er internasjonalt farvann¹², som også trenger rettslige reguleringer for å ivareta både senderen, transportøren og mottakerens interesser. Dette gir seg dermed utslag ved at internasjonale konvensjoner i stor grad gjør seg gjeldene innen for sjøretten som rettsdisiplin, og internasjonale konvensjoner er derfor av stor betydning for rettskildebildet innen sjøretten. De internasjonale konvensjonene forenkler også handelssamarbeidet mellom de ulike stater og jurisdiksjoner.

Relevante internasjonale konvensjoner for oppgaven er Haag-reglene, Haag-Visby reglene, Hamburg- reglene og Rotterdam-reglene. For farlig gods vil også internasjonale og offentligrettslige reguleringer på området være av stor betydning. For oppgavens tema vil særlig IMDG-Koden/ SOLAS være relevant.

¹¹ jf. NOU 1996: 36 s.6

For forholdet mellom norsk intern rett og internasjonale konvensjoner kan det nevnes presumsjonsprinsippet som den store hovedregel i Norge; norsk rett presumeres å være i overensstemmelse med folkerettslige forpliktelser, og ved en eventuell motstrid skal norsk intern rett gå foran. Ved tolkningen vil man for å unngå motstrid så langt det lar seg gjøre, søke å tolke norsk intern rett for å være i samsvar med internasjonale konvensjoner. Det er viktig å presisere at det med internasjonale konvensjoner i denne sammenheng siktes til konvensjoner som er ratifisert av Norge, eller forpliktelser som følger av folkeretten. For oppgavens tema er særlig Haag-Visby reglene og Hamburg-reglene¹³ sentrale.

1.2.3 Forarbeider

Det vil ikke i det følgende bli gitt en generell fremstilling forarbeiders relevans og vekt ved tolkningen av norsk intern rett . Forarbeidene til sjøloven av 1994¹⁴ vil i oppgaven være av særlig stor betydning for å fastlegge de ulike bestemmelsens innhold. Det gis i forarbeidene¹⁵ klart uttrykk for at sjøloven i det aller vesentligste er ment å videreføre eldre regler¹⁶, og således vil det være relevant å også vise til enkelte eldre bestemmelser, juridisk teori eller rettspraksis fra før lovens ikrafttredelse.

Også forarbeider til de ulike relevante internasjonale konvensjonene vil i stor utstrekning kunne bidra til forståelsen av konvensjonstekstens innhold. Klarlig nok gir dokumenter som ligger til grunn for den endelige konvensjonsteksten ofte uttrykk for hvordan en bestemmelse er ment å forstås. Vekten av slike dokumenter ved tolkningen av norsk lov er likevel usikker. Grunnen til dette er at slike forberedende dokumenter ikke nødvendigvis

¹³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea , 30 March 1978

¹⁴ NOU 1993:36 /Ot.prp. nr. 55 (1993-1994)

¹⁵ NOU 1993:36

¹⁶ Sjøloven av 1893

har den samme enhetlige form som forarbeider til norsk intern lovgivning. Videre kan slike dokumenter fremstå som både referater, notater og oppsummeringer, og således kan en ikke være like sikker på innholdets kvalitet eller hvorvidt dokumentets innhold virkelig gir uttrykk for hva konvensjonslovgiver måtte ha ment. Man har heller ikke noen garanti for at eventuelle viktige uttalelser ikke er utelatt. På den annen side er det i andre land vanlig å tillegge internasjonale forarbeider rettslig vekt, og som et ledd i en mer rettet ensartethet bør en noenlunde lik tolkningspraksis tilstrebes så langt det er forsvarlig.

Rettskildemessig har internasjonale forarbeider dermed en litt usikker vekt i norsk rett.

For Rotterdam-reglenes vedkommende vil forarbeider¹⁷, som foreløpig eneste rettskilde ved siden av juridisk litteratur, i oppgaven tillegges vekt, i mangel av rettspraksis.

Forarbeidene består i det arbeidet Working Group III har utarbeidet med den tittelen 2002-2008 Transport Law. Det forberedende arbeidet består av dokumentasjon fra 21 sesjoner, og utgjør en omfattende mengde dokumenter.

1.2.4 Rettspraksis

Som et ledd i det nordiske lovsamarbeidet innen sjøretten og ønsket om en mest mulig ensartethet på området er den fellesnordiske domssamlingen¹⁸ en nyttig kilde. Som rettskildefaktor vil det bero på den enkelte dom hvor mye tyngde den skal tillegges.

Grunnen til dette er at det også innenfor Norden eksisterer forholdsvis store forskjeller hva angår domsbegrunnelser. Tradisjonelt har de norske dommene ofte hatt svært utfyllende begrunnelser, mens det eksempelvis i danske dommer har vært en større grad av knapphet. Innen sjøretten foreligger det på mange områder forholdsvis lite rettspraksis, sammenliknet med andre norske intern rettslige områder. Dette skyldes i stor grad den utstrakte bruken av voldgift, samt andre internt opprettede tvisteløsningsorganer. I den forbindelse kan også litt

¹⁷ http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working_groups/3Transport.html

¹⁸ Nordiske Domme i sjøfartsanliggende (ND).

særpregede forsikringsordninger og ansvarsbegrensningsregimer være en medvirkende faktor til dette.

For å belyse dagens rettsstilstand hva angår farlig gods vil det også kunne være relevant å se hen til rettspraksis som har sin forankring i bestemmelser i sjøloven av 1893. For farlig last er særlig lovens §97 som gjaldt ansvarsreglene for transport av farlig last og rettspraksis som har sitt utspring fra denne også for gjeldene rett relevant.

For temaet farlig gods foreligger det flere relevante og illustrative dommer. Som eksempler kan nevnes; ND 1954. 364(Trondheim Byrett) ”Trondheim Florø”, der gassutvikling oppstod etter at godset (ferrosilicium) hadde blitt eksponert for fuktighet. Også i ND 1954 s 377 (Tønsberg byrett) ”Tønsberg Florentine” var forholdet at fukt hadde kommet til i lasten (Kobberkonsentrat) og gjort denne flytende. Som resultat gikk både lasten og skipet tapt. For senderens ansvar kan blant annet også nevnes ND 1947 s 241 (SøHa) ”Jensine, som gjaldt transport av brunkull der lasten som ble levert fremdeles var varm og som resulterte i brann om bord på skipet. Videre kan også nevnes ND 1998 s 167 DH ”Leopold” der etsningsskader fra godset (batteriavfall) forårsaket skade under transporten, og dommen gjaldt forståelsen av hva som var å anse som ”farlig gods”, samt spørsmålet om garantiansvar for slikt gods.

I mangel av rettspraksis fra Rotterdam-reglene må det i oppgaven i større grad sees hen til juridisk litteratur og forarbeidene til konvensjonen. Som det vil fremgå av oppgaven er Rotterdam-reglene i all hovedsak basert på gjeldene konvensjoner på sjøtransportens område. Av det forberedende arbeidet med Rotterdam-reglene og juridisk litteratur i kommentarutgaveform vil en et langt stykke på vei se at mange av bestemmelsene viderefører allerede etablerte prinsipper. Som rettskilde vil dermed rettspraksis fra gjeldene rett kunne tjene som relevante momenter for å underbygge utformingen av Rotterdam-reglene.

1.2.5 Juridisk litteratur

Juridisk litteratur vil det særlig for forståelsen av Rotterdam-reglene bli referert til i denne oppgaven. Av internasjonal litteratur kan særlig bøkene *"The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam-rules, Lloyds list 2010; edited by Prof. D. Rhidian Thomas"* og *"The Rotterdam-Rules 2008, Alexander Von Ziegler m.fl"* trekkes frem som gode kilder til Rotterdam-reglene. Det finnes selvsagt også mye annen trykt litteratur angjeldene Rotterdam-reglene, men de to nevnte bøker inneholder begge gode paralleller til gjeldene rett, samt at de begge er samlinger av enkeltartikler som er skrevet av ulike juridiske forfattere med tung faglig bakgrunn fra internasjonal sjø- og transportrett. Av norsk litteratur er bør særlig fremheves *"Sjørett, 7.utgave Falkanger/Bull"* som en viktig kilde for forståelsen av gjeldene rett, mens det spesifikt for farlig gods er relevant å se hen til *"Transport av farlig gods; av Cecilie Grue"*. Det finnes også noe norsk litteratur som angår Rotterdam-reglene, men i skrivende stund finnes det ikke noen spesifikk publisert litteratur knyttet til bestemmelsene for farlig gods.

For gjeldene norsk rett foreligger det både norsk og internasjonal juridisk litteratur, og det vil følgelig også bli referert til denne, både som et selvstendig moment for forståelsen av gjeldene rett, men også for å trekke paralleller til Rotterdam-reglene.

Under fanen juridisk litteratur bør også internett nevnes som en kilde til innhenting av opplysninger til bruk i oppgaven. Særlig gjelder dette for artikler distribuert i iLaw¹⁹. For oppgavens del vil det i all hovedsak være tale om artikler fra Lloyd's Maritime and Commercial law Quarterly (LLMCLQ), som ikke alltid er å oppdrive i trykt eksemplar.

Det finnes også en rekke andre ressurssider både for sjørett generelt, men også for Rotterdam-reglene spesielt. I de tilfellene der det vises til artikler eller dokumenter fra slike sider vil det i fotnoten legges til den fullstendige nettadressen til det aktuelle dokumentet.

¹⁹ www.i-law.com

For ordens skyld presiseres det avslutningsvis at internett som kilde ikke i seg selv er noen rettskilde, men enkelte artikler av Juridiske forfattere som enda ikke er trykket i papirs form vil likevel kunne gi uttrykk for en juridisk oppfatning på det aktuelle området. Særlig vil det med henblikk på oppgavens del 3 til 6, som omhandler Rotterdam-reglene, være aktuelt å innta slike henvisninger for å underbygge en påstand eller holdning fra annen allerede utgitt og formalisert juridisk litteratur. Av konkrete nettsider er særlig ressursiden²⁰ til Professor Erik Røsæg av relevans for progresjonen i arbeidet med implementering av Rotterdam-reglene under norsk rett. Videre er også den elektroniske utgaven av det forberedende arbeidet til Working group III på UNCITRAL sine hjemmesider²¹ til stor nytte for en grundig og lett tilgjengelige utgaver av det forberedende arbeidet til Rotterdam-reglene.

1.3 Begrepsbruk i oppgaven

Innledningsvis er det praktisk med en begrepsavklaring for å lette forståelsen for hvor i det rettslige landskapet man i oppgaven til enhver tid befinner seg. For denne helhetsforståelsen er det også hensiktsmessig å enkelte steder ta inn hovedforskjellene mellom virkeområdet for de ulike regelsettene. Dette vil bli behandlet kort under det enkelte avsnitt under dette punktet.

1.3.1 UNCITRAL-konvensjonen²²

UNCITRAL står for United Nations Commission on International Trade Law og er FNs juridiske organ for internasjonal handel. Dets formål er arbeid med modernisering og

²⁰ <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/cog.html>

²¹ http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html

²² Se også oppgavens 2.2

harmonisering av juridiske rammeverk på den internasjonale handelens område. Antallet medlemsland er per 2002 i alt 60, og består av stater fra alle verdensdeler er representert.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea er det egentlige navnet på det som det oppgaven, og som i dagligtale refereres til som Rotterdam-reglene. Signeringsseremonien for konvensjonen ble holdt i Rotterdam 23 september 2009. Per tidspunkt denne masteroppgaven skrives har i 23 stater signert konvensjonen. Norge har undertegnet konvensjonen, som rent folkerettslig ikke vil ha noen betydning, da den enda ikke er ratifisert, jf. Wien-konvensjonens²³ artikkel 18.

Et overordnet formål med Rotterdam-reglene er å skape en internasjonal rettsenhet og harmonisering av rettsområdet. Et springende punkt for å oppnå dette er hvorvidt USA ratifiserer konvensjonen eller ikke, slik at konvensjonen dermed ikke ender slik forsøket med å innføre Hamburg-reglene endte.

Etter Rotterdam-reglenes artikkel 94 skal reglene tre i kraft ett år etter at den 20. staten har sluttet seg til konvensjonen. En viktig bestemmelse å merke seg ved en eventuell ikrafttredelse er konvensjonens artikkel 89, som sier at de stater som tiltrer konvensjonen ved tiltredelsen må si opp sitt eventuelle medlemskap i tidligere sjørettskonvensjoner. Dette følger på mange måter som en logisk følge av ønsket om å oppnå internasjonal rettsenhet.

1.3.2 Stykkgodstransport

Stykkgodstransport er en felles betegnelse på transport av gods der transportøren besørger transport av gods for mange ulike sendere, som oftest i *linjefart* mellom ulike forhåndsbestemte havner. Linjetransporten opereres av transportøren selv, og han tilbyr sine transporttjenester mot et fraktvederlag. Stykkgodstransporten utgjør typisk gods fraktet i containere, samt frakt av biler.

²³ Wien-konvensjonen 23. mai 1969, som anses å uttrykke folkerettslig sedvanerett.

Som den andre hovedkategorien innen transport til sjøs har man *befraktning av skip*. Særegent for transport under denne kategorien er at skipet står til disposisjon for transportoppdrag, eller er gjelder for en bestemt mengde gods eller for et tidsrom som en sender ønsker å få fraktet. En avtale om slik transport omtales som certepartifrakt. En avtale der transportøren stiller skipet til disposisjon for en sender gjelder som oftest for et gitt tidsrom eller for en viss mengde gods som skal transporteres. Hovedforskjellen fra stykkgodstransport ligger dermed i at transporten ikke foregår i linjefart, men at skipet seiler dit den som disponerer det har behov for.

I det praktiske rettsliv er det i enkelte tilfeller ikke alltid lett å avgjøre om man står overfor stykkgodstransport etter kapittel 13 eller hel- eller delbefraktning etter kapittel 14. Konkret knyttet opp imot oppgavens hovedtema om ”farlig gods” inneholder kapittel 14 i §342 en egen bestemmelse for reisecertepartifrakt.

I grenselandet mellom de to avgrensede transportklassifiseringene kan det oppstå tvil om hvilken hovedgruppe den aktuelle transporten hører under, og således hvilke bestemmelser som knytter deg til denne.

Et konkret eksempel knyttet til dette kan oppstå ved reisecertepartifrakt. Sjøloven §321 defineres ”reisebefraktning” som befraktning der frakten skal beregnes ”*per reise*”²⁴. Rent umiddelbart er det dermed likhetstrekk ved en slik transport og reglene om stykkgodstransport, som også gjelder for transportoppdrag per reise. Reisebefraktning omfattes også av bestemmelsene i kapittel 13 om stykkgodstransport dersom visse vilkår er oppfylt. Det avgjørende for om det er kapittel 13 eller kapittel 14 som kommer til anvendelse på en certepartifrakt er hvorvidt transportdokumentet (konnossementet²⁵) ”bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet”²⁶.

²⁴ jf. sjøloven §321 annet ledd

²⁵ nærmere om konnossement under pkt 1.3.4 og sjøloven §292

²⁶ jf. sjøloven §253 første ledd annet punktum

Denne grensedragningen vil i oppgaven ikke bli behandlet noe ytterligere og det forutsettes for den videre fremstilling at der det er tale om transport er tale om stykkgodstransport etter kapittel 13 eller korresponderende bestemmelser i Haag-Visby-, Hamburg²⁷- eller Rotterdam-reglene.

1.3.3 Partene til en avtale om stykkgodstransport

Sjøloven §251 definerer partsbegrepene ved stykkgodstransport.

Ved stykkgodstransport har en for det første en *transportør* som besørger transporten av godset. Transportøren er den som inngår avtale med senderen om transport av stykkgoods. En transportør kan enten velge å selv utføre transportoppdraget, eller han kan benytte seg av en *undertransportør* til dette.

Senderen er på sin side i §251 definert som den som *inngår avtale med en transportør om transport av stykkgoods til sjøs*. For avtaleforholdet om transport er dermed senderen transportørens medkontrahent. Hvem som er sender i sjølovens forstand må som nevnt sees i sammenheng med hvem som er transportørens medkontrahent. Dette medfører at dersom det eksempelvis er kjøperen (mottakeren) av godset som har inngått avtale med transportøren om frakt, vil kjøperen være *senderen* i lovens forstand. Dette er bare ett eksempel på at en for forståelsen av begrepsbruken må ha klart for seg hvem av partene i en tvist som utgjør de ulike partene etter lovens terminologi.

Rent praktisk i kjøpskontrakter fremgår det hvem som skal sørge for transport av godset, og to typer klausuler benyttes i denne forbindelse ofte. Grovt sett kan disse to klausulene beskrives slik; En C.I.F (Cost, insurance, freight)- klausul betyr at selgeren er ansvarlig for transporten og dermed er sender. En FOB (Free On Board)- klausul betyr at kjøperen skal besørge transporten og dermed blir sender i lovens forstand.

²⁷ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea , 30 March 1978

Ikke sjelden benytter senderen seg av eksterne for levering av godset til transportøren. Senderen holder eksempelvis til i innlandet og engasjerer en lastebil til å transportere godset til havnen der transportøren mottar godset for videre lasting om bord på skipet. Den som faktisk leverer godset til transportøren defineres som *avlaster*. Dette kan både være senderen selv, men som i eksemplet like over, også være en ekstern part. Det relevante vil altså være hvem som *faktisk* overleverer godset til transportøren.

1.3.4 Typer av transportdokumenter ved sjøtransport

Ved sjøtransport skiller man rettslig mellom to hovedtyper av transportdokumenter, i hovedtrekk henholdsvis negotiable og ikke-negotiable transportdokumenter. Reglene for de to ulike dokumenttypene hjemles i sjøloven kapittel 13, og hensikten med disse er å tjene som bevis for den inngåtte avtale om transport. Det skilles i kapittel 13 mellom *konnossementer* (negotiable transportdokumenter) etter §292 og *sjøfraktbrev* (ikke-negotiable transportdokumenter) etter §308 jf. §309.

Sjøloven §292 oppstiller definisjonen for hva et konnossement er.

Et konnossement er for det første et dokument som bevis for avtale om sjøtransport og at transportøren har mottatt eller lastet det aktuelle godset, jf. §292 første ledd nr 1. Videre er det et vilkår at dokumentet betegner seg som konnossement, eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet, jf. §293 første ledd nr 2. Konnossementets innhold innehar dermed tre funksjoner. Dels er det et transportløfte, dels innehar det en kvitteringsfunksjon og fungerer også som et varerepresentativ²⁸.

Det skilles mellom 2 typer av konnossementer. Et *mottakskonnossement* er et bevis for at godset er levert til transportøren, mens et *ombordkonnossement* i tillegg bekrefter hvilket skip godset er innlastet i. Der transporten omfatter flere ulike transportetapper vil det ofte

²⁸ jf. Falkanger/Bull (2010) side 234-236

kun utstedes ett konnossement som omtales som et *gjennomgangskonnossement* jf. Sjøloven §293. Den engelske benevnningen på konnossement er ”Bill of lading”.

Noen hovedtrekk for nærmere å belyse konnossementets egenskaper er for det første at det er et omsettelig (negotiabelt) dokument. Dette betyr at den mottaker som kan fremvise konnossementet til transportøren ved levering av godset har retten til å motta det. Motsetningsvis kan transportøren med befriende virkning overlevere godset til den som kan fremvise konnossementet til ham, med det forbehold at han ikke vet eller burde vite at innehaveren av konnossementet ikke er den rettmessige mottaker. Konnossementet fungerer dermed som et legitimasjonspapir.

I relasjon til ihendehaverens rett til godset etter konnossementet er det atskillige juridiske spørsmål som kan oppstå, men problemstillinger vedrørende dette vil ikke behandles noe nærmere.

Sjøfraktbrevet defineres i sjøloven §308 og benevnes etter engelsk rett som ”sea waybill”. Som konnossementet inneholder sjøfraktbrevet både et element som bevis på transportavtalen og som bevis på at transportøren har mottatt varene.

En hovedforskjell til konnossement er at det ikke kreves originaldokumentet for å få varen utlevert fra transportøren., jf. §308 første ledd nr 2. Sjøloven § 309 oppstiller videre de krav til innhold og bevissikring som gjelder for sjøfraktbrev. Internasjonal blir sjøfraktbrev i økende grad benyttet²⁹.

I Rotterdam-reglens artikkel 1.14 defineres begrepet ”*transport document*”, men konvensjonen anvender til forskjell fra gjeldene rett universelle begreper som ”*negotiable*” og ”*non-negotiable transport document*”, fremfor ”*bill of lading*” eller ”*sea waybill*”. Den egne begrepsbruken er dog ikke ment å utgjøre noen forskjell fra gjeldene rett hva angår virkeområde, men tar høyde for at de brede definisjonene skal kunne favne ulike internasjonale og nasjonale navn på tilsvarende dokumenter. Definisjonene i artiklene 1.15

²⁹ jf. Falkanger/Bull (2010) side 316

og 1.16 knytter seg dermed direkte til hvilke egenskaper det enkelte dokument måtte ha, fremfor å knytte seg opp imot særskilte navn angivelser av slike. Til sammenlikning med sjøloven §292 er Rotterdam-reglenes artikkel 1.14 rent lovgivningsteknisk dermed smidigere ved oppdelingen av negotiable og ikke negotiable dokumenter hver for seg. Rotterdam-reglenes artikkel 1.14 utgjør dog ingen rettslige endringer i forhold til sjøloven §292 og §308 jf. §309. I takt med utviklingen og som et hensyn bak konvensjonen åpner Rotterdam-reglene for bruken av elektroniske transportdokumenter som defineres i artikkel 1.18.

2. Den historiske utviklingen frem mot Rotterdam-reglene

2.1 Gjeldene rett

Dagens gjeldene regelverk for stykkgodstansport til sjøs utgjør Haag-reglene av 1924 med tilleggssprotokoller av 1968, som til sammen utgjør det som omtales Haag-Visby reglene. Sjølovens regler er lagt *”så nær opptil Hamburg-reglene, uten at det er nødvendig å si opp Haag-Visby konvensjonen”*³⁰.

En økende tendens ved at transportørene inntok ansvarsfraskrivende klausuler i konnossementene førte til et behov for en bedre beskyttelse av vareeiersiden. Haag-reglene ble som et mottrekk til dette. Tidligere forsøk på oppnå bedre beskyttelse og sterkere rettigheter gjennom den amerikanske Harter Act³¹ hadde ikke nådd frem, da reglesettet var krevde at rederne selv sluttet seg til denne.

³⁰ jf. Falkanger/Bull (2010) s. 257

³¹ Harter Act- 1893

Haag-reglene bygger i det vesentligste på de samme prinsipper som Harter-Act angikk. Etter initiativ fra Comité Maritime International³² ble Haag-reglene fremlagt på en diplomatisk sjørettskonferanse i 1924.

Haag-reglene fikk etter dette en bred oppslutning og bestemmelsene førte til en mer ensartethet i reguleringen av transportansvaret.

Etter hvert som Haag-reglene ble anvendt i praksis meldte det seg et behov for ytterligere komplettering og detaljlovgivning. Revisjonen av denne er det vi i dag omtaler som Haag-Visby reglene.

Regelsettet er preseptorisk for transportørens ansvar, og ble i sin tid utviklet med særlig henblikk på å i større grad beskytte både senderens og mottakerens rettigheter. Fra før ikrafttredelsen av Haag-reglene var senderens rettigheter svært dårlig beskyttet og senderen var ansett som den klart svakeste parten ved en eventuell konflikt i transportavtalen³³. Etter hvert som transporten til sjøs gradvis økte både i omfang og verdi meldte det seg på nytt et økende behov for å regulere transportørens ansvar, og dermed også beskytte vareeiersiden ved eventuelle konflikter som måtte oppstå.

Som et konkret tiltak for å søke en fornyelse av transportretten til sjøs ble Hamburg-reglene vedtatt i 1978. Hamburg-reglene³⁴ er per dags dato i kraft, men et hovedproblem med dette regelsettet er at de ikke er ratifisert i nasjonal lovgivning hos verdens store skipsfartsnasjoner. Norge har heller ikke ratifisert konvensjonen. I forhold til det nordiske lovsamarbeidet har heller ikke de øvrige nordiske landene ratifisert Hamburg-reglene, og det er dermed i all hovedsak utviklingsland og enkelte mindre sjøfartsnasjoner som endelig ratifiserte regelsettet.

Hamburg-reglene ble dermed aldri helt det store gjennombruddet for et enhetlig og internasjonalt regelverk på sjøtransportens område.

³² Forkortet; "CMI"

³³ Von Ziegler The Rotterdam Rules 2008, side 27.

³⁴ The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978

I takt med den fremdeles økende graden av sjøtransport og med fremveksten av bruken av standardisert containertransport ble ikke behovet for enhetlig regelverk akkurat noe mindre.

2.2 Rotterdam reglene

UNCITRAL hadde i 1996 et ønske om å på nytt se på mulighetene for et enhetlig regelverk. Oppgaven ble gitt til CMI³⁵, og i 2001 mottok UNCITRAL resultatet fra deres arbeid, også kalt *"The CMI Draft Instrument on Transport Law"*³⁶.

Prosessen videre med dette materialet ledet i sin tur til at UNCITRAL under sin 34 sesjon etablerte en egen arbeidsgruppe for det videre arbeidet. Working Group III (Transport Law) arbeidet frem til 2008 med et endelig utkast til en ny og uniform konvensjon. Det ble under denne prosessen gjort et betydelig og grundig arbeid³⁷. Utkastet ble formelt godkjent for videre presentasjon for medlemslandene av Generalforsamlingen i FN i desember 2008. Intensjonen med Rotterdam-reglene er at regelsettet skal erstatte både Haag, Haag-Visby og Hamburg-reglene³⁸. Rotterdam-reglene inneholder mange videreføringer av både prinsipper og begrepsbruk fra de tidligere konvensjoner.

For stykkgodstransport er bestemmelsene ufravikelige dersom den enkelte bestemmelse selv ikke sier noe annet jf. Artikkel 79. Det er dermed mye som videreføres fra gjeldene rett, men den kanskje mest fremtrede forskjellen ligger i Rotterdam-reglenes detaljnivå. Rotterdam-reglene består av totalt 18 kapitler og 96 Artikler(paragrafer). Til sammenlikning utgjør eksempelvis Hamburg-reglene 7 kapitler og 34 Artikler.

³⁵ Comité Maritime International

³⁶ CMI Yearbook 2001. Side 532/ (A/CN.9/WGIII/WP32.)

³⁷ Oversikt over det fullstendige arbeidet finnes på UNCITRALs hjemmeside: (www.uncitral.org)

³⁸ Von Ziegler, The Rotterdam Rules 2008, side 27.

2.2.1 Multimodal transport og virkeområde

I dette avsnittet tar jeg først for meg hva som er særegent for en multimodal transportavtale. Deretter vil jeg gå inn på hvordan de enkelte bestemmelsene i Rotterdam-reglene regulerer multimodale transporter.

Rotterdam-reglene omtales som en multimodal konvensjon. Dette vil si at konvensjonen i sin helhet gjelder dør-til-dør transport, eller sagt på en annen måte; Konvensjonen gjelder for hele transportkjeden fra sender til mottaker både til sjøs, med fly eller på vei. Dette kan for det første utledes av artikkel 26. Likeledes oppstiller artikkel 1. 1 annet punktum at transportavtalen skal gjelde for transport til sjøs, men også kan gjelde annen type transport i tillegg.

Et praktisk eksempel er i denne sammenheng at senderen avleverer godset i havnen for transport. Transportøren skal besørge at godset blir levert hos mottaker, som etter lossing ved mottakers nærmeste havneanløp krever transport på vei for å nå endelig leveringssted. Transportavtalen mellom senderen og transportøren er da å definere som multimodal transport, da transporten foregår både til sjøs og på vei. Ved en multimodal transport defineres ofte transportøren som en Multimodal Transport Operator³⁹.

En multimodal transportavtale kjennetegnes ved at det kun foreligger *en* helhetlig transportavtale. En levering som omfatter dør-til-dør transport er altså ikke en multimodal transportavtale dersom det foreligger ulike *selvstendige* fraktavtaler for de enkelte transportetappene. En slik transport vil derimot være å anse som en kjede av unimodale transportavtaler. Slike separate avtaler om transport til sjøs omtales gjerne som ”port-to-port”-avtaler.⁴⁰

³⁹ Forkortet: ”MTO”.

⁴⁰ jf. Thomas. The carriage of goods by sea under the Rotterdam-rules, , Lloyds list, London 2010 para. 1.27

At Rotterdam-reglene gjelder for multimodale transporter utelukker likevel ikke at konvensjonen også omfatter unimodale transporter eller ”port-to-port” transporter, slik som under eksempelvis Haag-Visby reglene. Dette fremkommer ikke direkte i noen bestemmelse, men må sees i sammenheng med partenes avtalefrihet hva angår tid og sted for både lasting og lossing etter artikkel 12 (3).

Et videre spørsmål vil dermed være om konvensjonen også gjelder for unimodale og/eller multimodale transporter som ikke omfatter transport til sjøs⁴¹.

Den offisielle tittelen⁴² på Rotterdam-reglene indikerer at konvensjonen gjelder for transport av gods helt (*wholly*) eller delvis (*partly*) til sjøs (*by sea*)⁴³. Det synes dermed i utgangspunktet som at det for konvensjonens anvendelsesområde krever at den aktuelle transportavtalen omfatter i alle fall en strekning der godset transporteres til sjøs. For videre å underbygge dette synet oppstilles det i Rotterdam-reglenes artikkel 1.1 at kontrakten

“....shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.”

Ordlydene ”*may provide*” og ”*in addition*” i artikkel 1.1 gir en videre indikasjon på at sjøtransport må omfatte minst en av transportstrekkenes i avtalen. Spørsmålet har vært diskutert i juridisk litteratur⁴⁴, og gjør seg eksempelvis gjeldene i de situasjoner der deler avtransporten etter kontrakten skulle vært utført til sjøs, men istedenfor ble denne delen utført med annet transportmiddel. I følge juridisk litteratur⁴⁵ vil konvensjonen i et slikt tilfelle komme til anvendelse. Som grunnlag for dette vises det til Rotterdam-reglenes

⁴¹ ”By sea”.

⁴² United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or partly by Sea.

⁴³ Min oversettelse

⁴⁴ eks. Thomas; (2010) side 7.

⁴⁵ Diamond . Revisiting the Rotterdam Rules p.585 Edited by *Francesco Berlingieri* LMCLQ 445, 449. [2009]

artikkel 5.1, som oppstiller det generelle virkeområdet konvensjonen. Bestemmelsen taler om ”..*contracts of carriage*..” som vilkår for anvendelsen av konvensjonen. I den beskrevne situasjonen like over vil dermed det springende punktet være hva som omfattes i *selve transportavtalen*, og ikke hvordan transporten faktisk ble utført.

Rotterdam-reglene gjelder for ”Contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea⁴⁶”. Artikkel 1.1 definerer videre hva som menes ”med contract of carriage”; *“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the Payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another*”.

Ordlyden oppstiller etter sin naturlige språklige forståelse at det er *transportøren* (*“carrier”*) som skal transportere godset⁴⁷ (*“to carry goods”*). Bestemmelsen åpner dermed ikke etter sin ordlyd for også å omfatte hel- eller delbefraktning, ved at det er transportøren som skal frakte godset, sml. hel- eller delbefraktning under sjøloven kapittel 14, som nevnt like over.

I Rotterdam-reglenes artikkel 1(3) defineres begrepet *“liner transportation”*, som i det vesentligste er sammenfallende med den type transport som omtales som stykkgoods i sjøloven. Alt som ikke omfattes av *“liner transportation”* definisjonen er å anse som *“non-liner transportation”*, jf. Artikkel 1(4).

At Rotterdam-reglene gjelder for stykkgodstransport følger også i utenlandsk juridisk litteratur⁴⁸ sml. sammenhengen i Rotterdam-reglene artiklene 5 til 7. Dette bekreftes også i norsk juridisk litteratur:

⁴⁶ Thomas; (2010) side 4

⁴⁷ (Min oversettelse)

⁴⁸ eks. Thomas (2010) side 5

”I linjefart er certepartier og liknende avtaler om bruk av skipet m.m unntatt, jf. Artikkel 6 nr 1. Transportavtaler i linjefart- både (Stykkegods⁴⁹) og volumkontrakter faller dermed underkonvensjonens virkeområde. ... Utenfor linjefart gjelder konvensjonen bare når partene ikke har inngått certepartiavtale og det er utstedt et transportdokument..⁵⁰.

For det tilfelle at annet transportmiddel enn det avtalte er nyttet representerer dette i seg selv følgelig et kontraktsbrudd. Noe inngående vedrørende et slikt kontraktsbrudd vil i det følgende ikke bli behandlet, da det faller litt på siden av oppgavens tema.

3. Begrepet ”farlig gods”

3.1 Godsbegrepet- Hva er ”gods”?

Sjøloven inneholder ingen definisjon av begrepet ”gods” og heller ikke vegfraktloven oppstiller annet konkret enn at loven gjelder for ”godsbefordring”, jf. Veifrl §1 første ledd første punktum.

Begrepet ”goods” defineres i Rotterdam-reglenes artikkel 1.24 som;

”the wares , merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier”.

Hva som anses å være gods etter bestemmelsen kan være nær sagt hva som helst, inkludert også penger og verdipapirer.

⁴⁹ Min utheving

⁵⁰ Olebakken :Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport. (MarIus 368) side 7/8.

Sjøloven eller vegfraktloven har eksempelvis ingen særbestemmelser om penger eller verdipapirer, men spørsmålet var oppe i tilknytning til vegfraktloven⁵¹ i RT 2005 s. 175. Saken gjaldt krav om erstatning etter ran av en verditransport og ett av spørsmålene Høyesterett måtte ta stilling til var om pengetransport var omfattet av ordlyden i vegfraktlovens §1. Bestemmelsen oppstiller i ordlyden ”godsbeholdning”, uten å presisere hva nærmere ligger i begrepet. For forståelsen av hva som ligger i gods-begrepet viser førstvoterende til CMR-konvensjonens⁵² gods-definisjon, og at alt som transporteres må være å anse som gods, med mindre det rammes av unntakene i CMR artikkel 1 fjerde ledd. For å underbygge denne argumentasjonen viste førstvoterende videre til både omfattende internasjonal⁵³ og nasjonal juridisk⁵⁴ litteratur. Dette peker på at godsdefinisjoner i praksis må anses meget vide i gjeldene rett, tross lite konkrete definisjoner, men med svært snevre unntak. Eksemplet harmonerer dermed også god med den ordlyd som ligger til grunn for Rotterdam-reglens godsbegrep i dens artikkel 1.24

Sammenliknet med gjeldene rett er det likevel noen forskjeller som gjør seg gjeldene: At også *innpakning, utstyr eller senderens egen oppbevaringsenhet*⁵⁵ for godset også faller inn under definisjonen av ”goods” er en videreføring av Hamburg-reglens artikkel 5.1. Haag-Visby reglene nevner på sin side ikke noe spesielt rundt dette. Etter ordlyden i Rotterdam-reglens artikkel 1.24 omfattes ikke transport av levende dyr. Spesialregelen om transport av levende dyr i artikkel 81 (a) gir allikevel inntrykk av at slik transport er omfattet. I utenlandsk juridisk litteratur⁵⁶ oppstilles det spørsmålet om det etter en *lex specialis* betraktning må være rimelig å anta artikkel 81(a) supplerer artikkel 1.24, og dermed at også levende dyr omfattes av begrepet. Til sammenlikning er levende dyr eksplisitt unntatt i Haag-Visby reglens artikkel 1 (c). Hamburg-reglens artikkel 1.5

⁵¹ Lov av 20. desember 1974 nr. 68

⁵² Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956

⁵³ Clarke, Malcolm A. International Carriage of Goods by Road: CMR, 1997 s.26

⁵⁴ Karnov, 2002, side 1090 og Innføring i veifrakttrett, 2000, side 32

⁵⁵ Min oversettelse

⁵⁶ Thomas (2010) side 6

presiserer på sin side at levende dyr er å anse som *goods*, samt at det i regelsettet også oppstilles en egen spesialbestemmelse⁵⁷ for levende dyr.

Gjennomgående synes det som både gjeldene rett og Rotterdam-reglene legger en meget vid forståelse til grunn for hva som vil falle inn under "*goods*" begrepet. For den videre drøftelsen av oppgavens hovedtema blir dermed spørsmålet hva som ligger i "*farlig goods*"-begrepet, og de eventuelle innskrenkninger eller utvidelser Rotterdam-reglene oppstiller her.

3.2 "Farlig gods" etter gjeldene rett

§257 første ledd oppstiller sjølovens hovedbestemmelse for farlig gods. Bestemmelsen omfatter både ansvar for å merke lasten etter første ledd første punktum og ansvar for å opplyse om lastens farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak forbundet med denne etter første ledd annet punktum. §257 annet ledd utvider videre informasjonsplikten for senderen. Hovedhensynet for å ha en egen bestemmelse som regulerer farlig gods er å unngå skader og som resultat, av skader, tap av menneskeliv.

Det oppstilles ingen definisjon av begrepet "*farlig gods*" i sjøloven. Ordlyden i sjøloven §291 første ledd nevner som §257 "*farlig gods*" som et vilkår for senderens ansvar, uten å presisere hva som nærmere ligger i begrepet. Etter den tidligere sjøloven⁵⁸ fulgte det i dens §97 annet ledd at kriteriene var "lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods". Her hadde man dermed både begrepene "*lett antennelig*" og "*eksplosivt*" som i alle fall lovfestede kriterier. At det i sjøloven av 1994 ikke er valgt å videreføre disse konkrete begrepene utgjør ikke etter forarbeidene⁵⁹ noen vesentlig endring av hva som omfattes av begrepet "*farlig gods*". I denne forbindelse er det også hensiktsmessig å nevne at både det

⁵⁷ Hamburg-reglene artikkel. 5.5.

⁵⁸ Sjøloven av 1893

⁵⁹ NOU 1993: 36

Nordiske lovsamarbeidet, samt tilflytningen av internasjonale konvensjoner kan ha medvirket til denne endringen.

Sjøloven §291 første ledd viser i ordlyden direkte til §257. En viktig presisering i denne sammenheng er at §291 peker på virkningene ved pliktforsømmelse ved transport av farlig gods, mens §257 gjelder hva som anses som farlig gods.

For vurderingen av hva som er farlig gods kan forskjellen mellom §257 første ledd annet punktum og den samme bestemmelsen sannet ledd synes noe vanskelig å skille. Grensen her er ikke helt klar, men ordlyden i annet ledd viser i tillegg til godsets beskaffenhet også til gods som kan medføre *vesentlig ulempe*. Forarbeidene omtaler ikke denne forskjellen særskilt.

I relasjon til §257 er det i relasjon til begrepet farlig gods å påpeke at første ledd annet punktum peker hen til sikkerhetstiltak, som ofte vil være standardiserte offentlige eller internasjonale forskrifter. Uavhengig av dette gjelder det også et kontraktrettslig ansvar mellom senderen og transportøren, og et slikt ansvar vil ikke være begrenset til eventuelle offentligrettslige sikkerhetstiltak.

Hva som er å anse som farlig gods må vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Dette følger som et naturlig resultat av manglende definisjon i loven. Forarbeidene til sjøloven er på dette punktet tause. Dermed må det sees hen til rettspraksis og juridisk litteratur⁶⁰ for den nærmere fastleggelsen av begrepet. I juridisk litteratur oppstilles visse kjernebegreper for fastleggelsen, så som at godset innehar høy faregrad og/eller et stort skadepotensial. Konkrete eksempler i denne sammenheng kan som nevnt være eksplosiver eller svært brennbar last. I norsk teori⁶¹ vises det i stor grad til rettspraksis for fastleggelsen av begrepet, samt utformingen av §291. Bestemmelsen er etter forarbeidene ”ikke ment å

⁶⁰ eks. Grue; Ansvar og særregler ved stykkgodstransport av farlig gods i Sjøloven 1994, MarIus 238, 1998

⁶¹ eks. Grue, 1998/ Falkanger/Bull, 2010

medføre noen realitetsendring” fra den tidligere sjøloven §97 annet ledd. Dermed vil også dommer fra før ikrafttredelsen av sjøloven av 1994 også kunne være av relevans for fastleggelsen av gjeldende rett.

Ved spørsmålet om hva som var å anse som ”*farlig gods*” under §97 annet ledd under den daværende sjølov⁶² kan den Danske dommen i ND 1941 s. 353 (SøHA) ”M/S Elise” tjene som et viktig eksempel. Saken gjaldt transport av et parti stålspon mellom København og Aalborg som underveis i transporten skapte varme og røykutvikling ombord. Det forlås mange teorier om hva som kunne være årsaken til det inntrufne, deriblant fukt som en reaksjon som skapte gasser og varmeutvikling. Transportøren anførte at senderen⁶³ (avlasteren) var ansvarlig på objektivt grunnlag.

For retten var blant annet oppe spørsmålet om den aktuelle lasten var å anse som ”farlig gods” i relasjon til §97 annet ledd. Til tross for at det var enighet blant ulike eksperter at ”stålspon” i seg selv ikke i utgangspunkt måtte være å anse som ”farlig gods”, kom likevel retten til at godset i sjølovens forstand var å anse som ”farlig”. Som begrunnelse viste retten til lovens motiver. Det var avgjørende at gods som i det ”*konkrete tilfelle*” viste seg å være farlig dermed falt innunder begrepet i sjøloven §97.

§291 svarer som nevnt i store og hele til §97 i den gamle sjøloven, og etter forarbeidene er §291 etter lovrevisjonen antatt å være i samsvar med Hamburg-reglens art. 13 nr 1 og 2⁶⁴. Haag- Visby reglens artikkel 4.6 omtaler: ”*goods of an inflammable, explosive or dangerous nature*” og bestemmelsen var også bakgrunnen for sjølovens §97(2). Hamburg reglens artikkel 13 nr 1 og nr 2 nevner rett og slett bare ”*dangerous goods*”, uten å videre spesifisere hva som ligger i begrepet.

⁶² Sjøloven av 1893

⁶³ Begrepsbruken endret i samsvar med begrepsbruken i sjøloven av 1994

⁶⁴ NOU 1993: 36 s. 26

I andre konvensjonsstater har begrepet vært gjenstand for utførlig diskusjon i juridisk litteratur opp igjennom årene. Felles for de fleste av disse er at det ved bedømmelsen må sees hen til om godsets ”iboende egenskaper representerer en evne til å volde skade”⁶⁵. Av konkrete eksempler kan nevnes:

*”Dangerous goods are those goods that generally have the ability, on the basis of their physical or chemical properties, to destroy or damage the ship or the other cargo”*⁶⁶

eller

*”Goods are dangerous when they present, in themselves, a direct danger of damage, even when carried under normal and proper conditions.”*⁶⁷

Det er etter gjeldene rett dermed ikke mulig å gi noen konkret definisjon av begrepet ”farlig gods”. Både av rettspraksis og juridisk teori vedrørende gjeldene rett kan det likevel trekkes noen hovedlinjer. Farlighet vurderes konkret i det enkelte skadetilfelle. Vurderingen av begrepet ”farlig” i lovens forstand skjer først etter at skaden er inntruffet. I denne vurderingen vil både spørsmålet om godset farlige beskaffenhet og dets farlige tilstand være relevant. Et viktig poeng ved denne vurderingen er at gods som i utgangspunktet er å anse som ufarlig, i det konkrete tilfellet vil kunne ansees som farlig, eller at godet ble ”farlig” underveis i transporten.

3.2.1 Internasjonale og offentligrettslige reguleringer

⁶⁵ *Min oversettelse.*

⁶⁶ D Rabe, Seehandelsrecht, München Verlag C H Beck, 2000 (4th ed) p 444.

⁶⁷ F Stevens, Vervoer onder cognossement, Gent, Larcier, 2001, no. 246 p.137.

I og med det utstrakte internasjonale samarbeidet og ønsket om et mest mulig enhetlig regelverk for transport av gods til sjøs har det undertiden også utviklet seg et ikke ubetydelig antall offentligrettslige reguleringer som inneholder regler for farlig gods.

Selv om det klart fremgår av forarbeidene⁶⁸ at sjølovens bestemmelser⁶⁹ ikke begrenser seg til å gjelde det offentligrettslige regler oppstiller, er det likevel av relevans å se hen til den etter hvert nokså omfattende detaljreguleringen som er kommet til. Særlig gjelder dette for forståelsen av ”farlig gods”, hvor internasjonale konvensjoner oppstiller en ikke helt ubetydelig mengde retningslinjer og klassifiseringer av gods.

Av særlig interesse er IMDG-koden⁷⁰ som er utarbeidet av IMO⁷¹ og som utgjør en serie med forskrifter som angår transport av farlig gods til sjøs. IMDG-koden oppstiller meget detaljerte retningslinjer og klassifikasjoner knyttet til hva som naturlig vil anses som farlig gods. IMO er en FN-organisasjon med 169 medlemsstater.

Etter den nå opphevede sjødyktighetsloven⁷² fulgte det tidligere en direkte henvisning til IMDG-koden og dennes gyldighet innenfor norsk intern rett. Loven hadde også i bestemmelsene §69-79 detaljerte bestemmelser som angikk farlig gods. Etter gjeldene rett følger denne henvisningen for gyldigheten i intern norsk rett av skipssikkerhetsloven⁷³, som avløste sjødyktighetsloven. Forarbeidene til skipssikkerhetsloven⁷⁴ forutsetter at det ikke er noen vesentlige realitetsendringer fra den tidligere loven. Skipssikkerhetslovens formål er å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier, jf. §1.

⁶⁸ Jf NOU 1993: s. 25 andre spalte

⁶⁹ eksempelvis direkte henvisningen til ”offentligrettslige bestemmelser” i §257

⁷⁰ International Maritime Dangerous Goods Code.

⁷¹ International Maritime Organization

⁷² Lov av 9 juni 1903 nr 3 Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed

⁷³ Lov av 16.02.2007 nr. 9 Lov om skipssikkerhet (Skipssikkerhetsloven)

⁷⁴ NOU 2005: 14 ”på rett kjøp”

I skipssikkerhetsloven §12 er IMDG-koden inntatt gjennom forskrift⁷⁵. Forskriftens generelle krav i §7 (1) inntar videre eksplisitt IMDG-koden. §7 (1) forskriften inntar også SOLAS⁷⁶ kapittel VII Del A, som spesifikt gjelder ”*Carriage of Dangerous Goods.*” SOLAS konvensjonene består av totalt 13 kapitler, hvorav det ene kun gjelder farlig gods.

Som illustrasjon på hvordan domsstolene legger vekt på offentligrettslige og internasjonale reguleringer kan dommen i ND- 1995-76 (Åbo Hovrätt) ”*m/s Ra*” tjene som et praktisk eksempel . Saken gjaldt transport av råjernslast, der lasten forskjøv seg med det resultat at skipet fikk slagside og senere sank. Lasten var ikke sikret i henhold til IMOs regelsett gjeldene for slik type gods⁷⁷, og retten kom dermed til at brudd på disse reglene var tilstrekkelig til å anse skipet som ikke sjødyktig etter sjølovens bestemmelser, og at ansvar dermed måtte ligge på transportøren.

3.3 Begrepet ”farlig gods” i Rotterdam-reglene

Heller ikke i Rotterdam-reglene er det nedfelt noen presis definisjon av begrepet ”farlig gods”. Dette ble ved flere anledninger diskutert i Working Group III. Både problematikken ved at nå gjeldene bestemmelser⁷⁸ ofte gav domstolene et *for* stort skjønnsmessig og dermed uforutsigbart vurderingsrom, samt sikkerheten til dem som hankses med det aktuelle godset, var begge viktige momenter i diskusjonen. Et videre moment var at ønsket om å beholde det strenge objektive ansvaret som påhviler senderen under gjeldene rett⁷⁹. Hovedbestemmelsen i Rotterdam-reglene som angår farlig gods oppstilles i artikkel 32 første ledd. Bestemmelsen lyder:

⁷⁵ F08.12.2009 nr 1481 Forskrift om transport av farlig last om bord på norske skip

⁷⁶ Safety of Life at Sea(SOLAS). Sikkerhetskonsvensjoner av 10. Juni 1960 og 1. November 1974

⁷⁷ ”Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargos 1987”(nå ”International Maritime Solid Bulk Cargoes Code 2008”)

⁷⁸ Haag-Visby artikkel 4.6 /Hamburg-reglene artikkel 13

⁷⁹ The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam-Rules, Lloyds list, Thomas 2010 s. 230 avsnitt. 11.75

Article 32: Special rules on dangerous goods

”When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

.....”

Ordlyden i Hamburg-reglenes artikkel 13 som gjelder farlig gods nevner på sin side *”goods of a dangerous character”*, uten å nevne noe ytterligere om hva begrepet omfatter.

Rotterdam-reglenes artikkel 32 fremstår dermed som grundigere utformet ved å presisere både fare både for *”person, property or the environment”*. Bestemmelsen må anses å være forholdsvis generell i sin utforming.

Under det forberedende arbeidet med Rotterdam-reglene ble det også vurdert om definisjonsbestemmelsen skulle henwise til allerede eksisterende internasjonal regulering på området, som eksempelvis IMDG-koden⁸⁰. Som motargumenter ble det for det første anført at internasjonal detaljregulering som IMDG- koden ofte var svært teknisk art, og dermed ikke til enhver tid kunne forventes å være helt oppdaterte. For det annet kunne det å anlegge en henvisning til IMDG-koden som definisjon for hva som er å anse som *”farlig gods”* føre til at enkelte situasjoner som man ønsket at Rotterdam-reglenes artikkel 32 skulle ramme ville falle utenfor bestemmelsens virkeområde, ved at IMDG-koden kunne være mangelfull eller stilltiende for det konkrete saksforholdet. Under det forberedende arbeidet ble det dermed anlagt en generell tilnærming til farlig gods i artikkel 32, og det ble særlig vektlagt den universelle ordlyden *”goods by their nature or character”* ville være mer hensiktsmessig. Dette ble videre underbygget med at selv *”harmless goods may become dangerous under certain circumstances”*⁸¹.

Haag- Visby reglenes artikkel 4.6 viser til *”goods of an inflammable, explosive or dangerous nature”*. At gods som i sin beskaffenhet er av lett antennelig-, eksplosiv eller av

⁸⁰ A/CN.9/552 para 147-148

⁸¹ A/CN.9/WG.III/WP.21 para 116

”farlig” art er å regne som farlig gods vil på mange måter gi seg litt selv, og gir ikke mye veiledning. En sammenlikning mellom ordlyden i Haag- Visby reglene og Rotterdam-reglene er dermed et naturlig utgangspunkt for den videre drøftelsen.

Ordlyden i Haag-Visby artikkel 4.6 synes kun å peke på den rent farlige beskaffenheten som godset representerer. Videre synes ordlyden i det siste alternativet om gods av *farlig art* å være en nærmest sekkebestemmelse som ikke direkte av ordlyden gir noen pekepinn på hva som omfattes. Dette harmonerer også godt med de anmerkninger Working Group III diskuterte ved utformingen av Rotterdam-reglene.

Bestemmelsen fremstår med kun mindre endringer fra Haag- Visby reglenes artikkel 4(6), men bestemmelsens ordlyd inntar for det første kriteriene om at det aktuelle godset må være egnet til å frembringe fare for hhv. mennesker, eiendom eller miljøet. Dette gir bestemmelsen et identifiseringsmoment som et stykke på vei må sies å gjøre bestemmelsen mer presis.

3.3.1 På hvilket tidspunkt må godset være farlig?

Dette kapitlet gjelder vurderingen for hvilke *virknings* godset i den aktuelle situasjon kan ha. Klarlig nok er en type gods å anse som *farlig* når det etter en konkret vurdering faller inn under ordlyden i Rotterdam-reglenes artikkel 32 første ledd. Der godset allerede ved overlevering fra senderen til transportøren faller inn under artikkel 32 som *farlig*, volder det i denne sammenheng ingen tvil.

Et videre spørsmål er derfor på *hvilket tidspunkt* godset må være å anse som farlig for at den nevnte bestemmelse skal komme til anvendelse.

Eksempelvis kan en tenke seg gods som ved sin beskaffenhet ved lasting ikke i seg selv er å anse som farlig. Dette kan for eksempel være et råstoff som i seg selv ikke er til noen fare for.. ”*persons, property or the environment..*” . Ved transporten kan råstoffet bli utsatt for både bevegelse, nedbør, sjøsprøyt og temperatursvingninger. Eventuelle resultater av dette

vil kunne medføre at det aktuelle godset reagerer på en eller flere av de nevnte faktorer, og godset dermed blir å anse som farlig først etter at transporten er påbegynt. Artikkel 32 første ledd oppstiller ikke noen eksakte tidspunkter for *når* godset må være å anse som farlig, men ordlyden ” *reasonably appear likely to become dangerous..* ”, indikerer at tidspunktet ikke er begrenset til å gjelde ved lastetidspunktet.

Som et illustrerende og aktuelt eksempel kan nevnes problematikk⁸² knyttet til transport av mineraler (”nickel ore”). Saken illustrerer aktuell problematikk både hva angår selve spørsmålet om farlig gods og aspektet med at gods kan blir å klassifisere underveis under transporten ved ytre påvirkninger.

Saksforholdet gjelder i korte trekk flere skip som har sunket etter å ha lastet nickel ore i Indonesia, New Caledonia eller Filippinene for transport. Problemet med dette mineralet er at det kan blir flytende dersom fukttinnholdet overstiger et gitt nivå. Dette kan for det første føre til at skipet, slik det er lastet vil kunne tippe over dersom godsets beskaffenhet endrer seg. Nickel ore reguleres særskilt blant annet i SOLAS⁸³ kapittel 6, men hovedproblemet er at det etter disse reglene skal meget omfattende undersøkelser til for å oppfylle bestemmelsenes innhold . I det hele fremgår det at det er svært sprikende praksis blant sendere for hvordan man både behandler det aktuelle gods, samtidig som den dokumentasjon som fremlegges for transportøren ofte er mangelfull eller ikke nødvendigvis er til å stole på.

Som en egen betraktning har det etter min mening de beste grunner for seg at Rotterdam-reglenes artikkel 32 omfatter godset eventuelle farlige beskaffenhet både ved lasting, men også de eventuelle ytre forhold som kan gjøre godset farlig også etter hvert som transporten har påbegynt.

⁸² http://www.cpiweb.org/en_showonenews.jsp?news_id=708

⁸³ Safety of Life at Sea(SOLAS). Sikkerhetskonsvensjoner av 10. Juni 1960 og 1. November 1974, jf. Oppgavens kapittel 3.

4. Senderens ansvar og plikter ved stykkgodstransport av farlig gods

4.1 Innledning

Dette kapitlet omhandler det ansvar og de plikter som påhviler senderen ved stykkgodstransport etter gjeldene bestemmelser i sjøloven og de relevante internasjonale konvensjoner. Som det vil fremgå av kapitlet henger senderens ansvar nøye sammen med det ansvar og de plikter som påhviler transportøren. Senderens ansvar består dels i en opplysnings- og informasjonsplikt, og dels i en plikt til å på hensiktsmessig måte utføre merkning og pakking av godset. Et viktig spørsmål i denne sammenhengen er også *hvem* som etter lovens ordlyd er rett mottaker av informasjon om godset, samt på *hvilket tidspunkt* senderen må fremlegge slik informasjon.

4.2 Hovedregelen for senderens ansvar under gjeldene rett

For senders erstatningsansvar i denne sammenhengen oppstilles etter overskriften den tilsynelatende ”alminnelige ansvarsregel” i Sjøl § 290. Bestemmelsen sier at dersom transportøren eller undertransportøren har lidt et tap, er senderen fri for ansvar dersom den utløsende skadefaktor har oppstått uten ”*feil eller forsømmelse av senderen selv eller noen han svarer for*”⁸⁴. Formålet med §290 er å forhindre at senderen blir gjort objektivt ansvarlig for den oppståtte skade, som også er i tråd med målsetningen ved innføringen av eks. Haag/Visby-reglene. Hensynet bak §290 var for å oppfylle Norges konvensjonsforpliktelse. Motsetningsvis vil senderen være ansvarlig dersom han kan sies å ha opptrådt uaktsomt, eller unnlatt å foreta en handling som må anses som uaktsom.

⁸⁴ §290 Første ledd første punktum

Ifølge forarbeidene⁸⁵ er bestemmelsen korresponderende med Hamburg-reglenes art 12 og Haag-Visby reglenes art 4 nr 3. Ordlyden i §290 er utformet som et ansvarsfritak for sender og verken Hamburg eller Haag-Visby-reglene har hatt som mål å regulere senders ansvar.

Tross i overskriften ”*alminnelig ansvarsregel*” til §290, er den ikke hjemmel for senders eventuelle erstatningsansvar. I §290 oppstilles det et vilkår om at senders eller noen han svarer for må ha gjort en ”feil eller forsømmelse”. Ansvarsgrunnlaget må dermed baseres på ulovfestede erstatningsrettslige prinsipper⁸⁶, og det konkrete grunnlag må avgjøres på bakgrunn av den ulovfestede culpa regel, hvor vilkåret er uaktsomhet. §290 sier dermed bare når senderen *ikke* er ansvarlig.

4.3 Senders ansvar under den ulovfestede culpa regel

Sender må for å kunne pålegges ansvar ha foretatt seg noe han kan klandres for . Dette beror på en aktsomhetsvurdering. Det følger av forarbeidene⁸⁷ at sender ikke ubetinget er pålagt bevisbyrden for sin aktsomhet. Dette vil bero på de konkrete omstendighetene om det er sender eller transportør som har bevisbyrden, og her vil de alminnelige bevisbyrderegler etter forarbeidene⁸⁸ komme til anvendelse. Hvorvidt lasten objektivt er ”farlig” i relasjon til §257 jf. §291 vil ikke være direkte avgjørende for spørsmålet om ansvar etter denne regelen, men vil tjene som et moment i aktsomhetsvurderingen.

For senders aktsomhetsansvar må det ses hen til hans plikter etter transportavtalen. Disse plikter gjelder dels informasjonsplikten sender har til å informere transportøren om godsets farlige karakter eller egenskaper, samt plikten til korrekt og egnet pakking og

⁸⁵ NOU 1993: 36 s. 42 annen spalte.

⁸⁶ NOU 1993: 36 s. 42 annen spalte.

⁸⁷ NOU 1993: 36

⁸⁸ NOU 1993: 36 s.42, annen spalte

merking av godset. Disse to typene av plikter, samt deres virking og rekkevidde vil det i det følgende vies mer inngående drøftelser om.

4.4 Særbestemmelsen om senders ansvar for farlig gods - sjøloven §291 første ledd første punktum

”Har senderen overlevert farlig gods til transportøren eller en undertransportør uten å opplyse om godsets farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak i samsvar med § 257 og kjenner den som mottar godset ikke ellers til dets farlige beskaffenhet, er senderen ansvarlig overfor transportøren og enhver undertransportør for kostnader og annet tap som følge av transporten av slikt gods”.

For vurderingen av begrepet ”farlig gods” vises det til drøftelsen under del 3.

Bestemmelsen viser til en vurdering av om senderens opplysningsplikt er gitt i samsvar med §257. Under denne bestemmelsen ligger det flere konkrete kriterier som må være oppfylt fra senderens side. De vilkår som oppstilles i bestemmelsen er preseptoriske, jf. §254. §257 lyder:

”Farlig gods skal merkes som farlig på hensiktsmessig måte. Senderen skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør som godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhet og angi de sikkerhetstiltak som kan være nødvendige.”

For det første oppstilles det en plikt til å merke godset på ”hensiktsmessig måte”. Hva som er en hensiktsmessig måte vil måtte avgjøres konkret i det enkelte tilfellet. Videre følger senderens opplysningsplikt overfor både transportøren og eventuell undertransportør. Med undertransportør menes eksempelvis en utførende transportør som eieren eller kapteinen på det skip som skal transportere godset, når skipet ikke eies av den kontraherende transportøren selv. Til slutt vises det til at det er selgerens ansvar å angi ”de sikkerhetstiltak

som kan være nødvendige". Sistnevnte vilkår gir etter ordlyden "*kan være nødvendige*" en indikasjon på at det her skal ytes en del for sender for å oppfylle vilkåret.

4.4.1 Transportørens kunnskap som selvstendig moment

Et vurderingsmoment i §291 første ledd er den kunnskap transportøren måtte ha om godset beskaffenhet. Spørsmålet om transportørens kunnskap om godset kommer inn ved to ulike situasjoner. Før det første kan det klart nok ikke være ansvar for senderen i de tilfellene der han har oppfylt sine plikter i samsvar med kriteriene i §257. Det andre tilfellet er der senderen ikke har oppfylt sine plikter etter §257, men transportøren *ellers kjenner til dets farlige beskaffenhet*. I sistnevnte tilfelle vil sender aldri kunne bli ansvarlig etter §291, da transportørens kunnskap her vil medføre at det aktuelle tilfellet ikke oppfyller lovens ordlyd.

Om man ser de to vilkårene i sammenheng medfører det at transportøren må mangle kunnskap om godsets farlige beskaffenhet for at senderen skal bli ansvarlig etter §291. Hva som er årsaken til den manglende kunnskapen er uten betydning⁸⁹. En forklaring på hvorfor dette er et absolutt vilkår må sees i sammenheng med forholdet til undertransportører. For en sender vil det ofte ikke være mulig å forutse hvem som vil være hans undertransportører underveis i transporten. Transportavtalen er som oftest inngått med (hoved-) transportøren, og i mange tilfeller er det opptil flere ulike undertransportører for enkelte deler av transporten.

Spørsmålet som da gjør seg gjeldene er om det overfor undertransportører gjelder de samme regler som overfor (hoved-) transportøren.

⁸⁹ Grue: (1998), s

Sjøloven §291 første ledd første punktum oppstiller eksplisitt av ordlyden at ansvaret gjelder overfor både transportører og undertransportører. Dette skulle i utgangspunktet tilsi at bestemmelsen i sin helhet burde gjelde også overfor disse. En sender som i tråd med bestemmelsens vilkår for øvrig har *”overlevert”* godset til transportør *eller* undertransportør synes etter ordlyden å vise til at senderens plikter skal være oppfylt på overleveringstidspunktet. Dette korresponderer etter ordlyden også med uttrykket *”den som mottar godset”* hva angår transportørens kunnskapskrav.

Det vesentligste er dermed den informasjon sender gir til (hoved-) transportøren, eller den som etter §291 er å anse som det *”første leddet”* i en eventuelle lengre kjede av undertransportører. Som den klare hovedregel er det dermed utelukket objektivt ansvar for senderen dersom han har oppfylt sine øvrige plikter etter bestemmelsen når godset leveres.

En videre praktisk problemstilling som kan oppstå kan være et tilfelle der senderen ikke har oppfylt sine plikter i samsvar med §291, og transportøren heller ikke har noen kunnskap om lastens farlige beskaffenhet. Tenkt at godset i eksemplet blir fraktet uten problemer av (hoved-) transportøren og deretter overlevert videre til en undertransportør som oppfyller kunnskapskriteriet etter §291. Spørsmålet vil her være hvorvidt senderen kan holdes ansvarlig dersom det under transporten av undertransportøren oppstår problemer eller skader som følge av godset farlige beskaffenhet.

For dette spørsmålet oppstiller §291 annet ledd:

”Den som har mottatt godset i sin varetekt med kjennskap til dets farlige beskaffenhet, kan ikke påberope reglene i første ledd”.

Denne bestemmelsen peker på nettopp slike tilfeller, og i eksemplet over ville dermed senderen ikke blitt ansvarlig for de eventuelle oppståtte skader ved transporten med undertransportøren.

4.4.2 Kunnskapskravet – hva slags kunnskap må transportøren inneha?

Etter ordlyden i §291 oppstilles et krav til transportøren vedrørende godset ”*farlige beskaffenhet*”. For dette kunnskapskravet nevnes det ikke noe om eventuell kjennskap til ”*nødvendige sikkerhetstiltak*”, noe som i forhold til senderens plikter etter samme bestemmelse ikke helt er korresponderende. At ansvar for senderen ikke inntreffer dersom transportøren *ellers* kjenner til godset farlige beskaffenhet peker dermed på de situasjoner der transportøren fra informasjon fra andre enn senderen eller av egen erfaring/kunnskap måtte inneha slik kunnskap. Eksempler på dette kan være at det mer allment er kjent at typen gods som transporteres innehar kjente fare egenskaper, eller at transportøren innehar annen kunnskap om typen gods⁹⁰.

Ettersom det kan synes som om senders plikter og transportørens kunnskap om godset, eller mangel på sådan, ikke helt korresponderer kan det oppstå typesituasjoner der løsningen ikke er helt klar.

Eksempelvis kan det være at senderen kun delvis oppfyller sine plikter etter §291, men unnlater å oppfylle plikten til å opplyse om ”*nødvendige sikkerhetstiltak*” i samsvar med §257. Samtidig kan situasjonen være den at transportøren sitter på slik kunnskap som gjør at han etter bestemmelsens annet alternativ dermed utelukker ansvar for senderen. Dette gjelder også transportørens kunnskap om *nødvendige sikkerhetstiltak* som alene kan være tilstrekkelig til å fritta senderen for ansvar, selv om dette ikke fremgår direkte av lovteksten. Sender vil her ikke ha oppfylt sine plikter etter bestemmelsen, men likevel er grunnen til at ansvar mot ham etter §291 ikke kan statueres transportørens kunnskap.

Etter juridisk litteratur⁹¹ er det antatt at det med kunnskap som transportøren ”*ellers*” kjenner til må tolkes dit hen at det ikke kan være avgjørende om kunnskapen er tilegnet fra

⁹⁰ Grue: (1998). s

⁹¹ Grue: (1998) s.66

sender eller fra annet hold i et slikt tilfelle. Det avgjørende må dermed være hvorvidt transportørens hadde slik kunnskap som er tilstrekkelig til å utelukke ansvar for senderen, uavhengig av hvor kunnskapen stammer fra.

Fra rettspraksis kan trekkes frem den allerede nevnte⁹² dommen i ND 1941. s.353 ”M/S Elise”. Som et resultat av varme- og røykutviklingen måtte godset losses av underveis. Retten drøftet forholdet til bortfrakterens (transportørens) kunnskap om lasten i relasjon til det objektive ansvaret etter da gjeldene sjølovs⁹³ §97 annet ledd. Retten stadfestet for det første at avlasteren (senderen svarer for) var ansvarlig uten hensyn til om det forelå feil eller forsømmelse på hans side. Avgjørende for anvendelsen av den objektive ansvarsregel i §97 annet ledd var likevel bortfrakterens manglende kunnskap, og rent prinsipielt ville avlasteren ha bedre mulighet til å gjøre seg kjent med godset enn bortfrakteren. Retten uttalte videre at risikoen derfor burde plasseres på avlasterens hånd, uavhengig om det var noe å bebreide ham eller ikke.

Oppsummert om transportørens kunnskap som selvstendig moment følger det for det første positiv kunnskap hos transportøren for at senderen skal være fri for ansvar. Senderen er ikke fritatt for ansvar dersom transportøren burde ha vært klar over godsets beskaffenhet, og uaktsomhet er ikke tilstrekkelig.

4.5 Bestemmelser i gjeldene internasjonale konvensjoner.

Som nevnt innledningsvis er sjøloven utformet etter mønster fra Hamburg-reglene. Utgangspunktet for utformingen av sjøloven §291 finner man i Hamburg-reglenes artikkel 13. Videre dekker artikkel 13 også virkeområdet for sjøloven §257.

⁹² jf. også oppgavens punkt 3.2 under begrepet ”farlig gods”

⁹³ Sjøloven av 1893

Artikkel 13 (1) punktum lyder:

"The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous."

Bestemmelsen svarer til §257 første ledd første punktum og gjelder plikten til å merke godset. Senderens opplysningsplikt etter §291 første ledd første punktum svarer til Hamburg-reglenes artikkel 13 (2).

Haag-Visby reglenes bestemmelser oppstiller senderens ansvar og plikter i tre henseender. For det første oppstilles senderens ansvar for at den informasjon han gir til transportøren om godset hva angår tekniske detaljer som vekt og antall i artikkel 3(5). Ordlyden i artikkel 3(5) sier at som vilkår at senderen *"..is deemed to have guaranteed.."* for riktigheten av den informasjonen transportøren mottar.

Videre oppstiller Haag-Visby reglenes artikkel 4(3) reglene for senders ansvarsfrihet. Bestemmelsen sier at senderen ikke er ansvarlig for *"loss or damage sustained by the carrier or the ship .."* som ikke kan tilbakeføres til senderens eller noen han svarer for sine *"fault or neglect"* –handling.

Artikkel 4(3) er i samsvar med sjøloven §290 som etter ordlyden oppstiller "feil eller forsømmelse" som vilkår.⁹⁴ Videre korresponderer Haag-Visby reglenes artikkel 4(3) Hamburg-reglenes artikkel 12.

For det tredje finner man i Haag/Visby-reglenes artikkel 4(6) spesialbestemmelsen for senderens ansvar ved stykkgodstransport av farlig gods. Bestemmelsen sier at senderen er ansvarlig for alle *"directly or indirectly"* skader og kostnader påført transportøren, som har sitt utspring i forsendelse av farlig gods, hvor transportøren ikke har mottatt tilfredsstillende (*"consented"*) informasjon om godsets beskaffenhet.

⁹⁴ NOU 1993: 36 s. 42

Artikkel 4(6) i Haag-Visby reglene korresponderer med sjøloven §291 om farlig gods⁹⁵. Ansvarer korresponderer med sjølovens objektive ansvar. Dette følger ikke direkte i loven, men sammenholdt med lovreguleringen av Haag-Visby reglene i 1973⁹⁶ oppstilles det i §97 annet ledd ”...selv om feil eller forsømmelse ikke er utvist”. Lovreguleringen oppstiller videre at ”Utkastets annet ledd gjengir erstatningsbestemmelsen i konv.art. 4,6 og foreskriver objektivt ansvar for skade voldt ved ”⁹⁷. Dette ble senere også fulgt opp og videreført i den nå gjeldende sjøloven⁹⁸

I forholdet til Hamburg- reglene korresponderer Haag-Visby reglenes artikkel 4(6) med Hamburg- reglenes artikkel 13.

En hovedforskjell mellom disse to bestemmelsene er at Hamburg-reglenes artikkel 13 eksplisitt sier at senderen ”must inform” transportøren om godsets ”dangerous nature”, mens ordlyden i Haag-Visby reglenes artikkel 4(6) ikke har denne direkte inntatt. Heller ikke i Haag-Visbys reglenes artikkel 3(5) som gjelder senderens plikter sier noe om opplysningsplikten spesifikt om godsets ”dangerous nature” eller liknende formulering knyttet til informasjonsplikt for godsets eventuelle farlige beskaffenhet. Det kan ikke utledes noen opplysningsplikt for farlig gods i Haag-Visby reglenes artikkel 3(5).

En siste forskjell er videre at ansvaret for feilaktig beskrivelse av godset i Hamburg-reglene følger av en egen bestemmelse i artikkel 17, som er oppstilt i kapitlet for transportdokumenter. Artikkel 17 i Hamburg-reglene sammenfaller med Haag-Visby reglenes artikkel 3(5) og således kan en utlede de samme resonnementer og resultater av de korresponderende bestemmelsene innenfor disse to konvensjonene.

⁹⁵ NOU 1993: 36 s. 42

⁹⁶ NOU 1972: 11

⁹⁷ NOU 1972: 11 s.12

⁹⁸ jf. Falkanger/ Bull s.279

4.6 Senderens ansvar og plikter etter Rotterdam-reglene

I Rotterdam-reglene oppstilles reglene for senderens ansvar og plikter i all hovedsak i konvensjonens kapittel 7, som har overskriften "*Obligations of the shipper to the carrier*". Bestemmelser som er viktige for senderens ansvar og farlig gods er oppstilt i artiklene 27, 30, 31 og 32.

Senderens alminnelige ansvar overfor transportøren følger av artikkel 30.

I Artikkel 27 oppstiller senderens alminnelige plikter ved overlevering til transportøren, og etter ordlyden skal godset leveres "*...in such conditions that they will withstand the intended carriage, including handling, loading, lashing and unloading*". Bestemmelsen tilsvarer etter sin ordlyd sjøloven §255. Ordlyden i artikkel 27 spesifiserer hvilke plikter senderen har ved klargjøringen av godset. verken de korresponderende bestemmelsene i Haag-Visby reglenes artikkel 4(3) eller Hamburg-reglenes artikkel 12 har tilsvarende spesifisering. Det er allikevel ikke tvilsomt at de samme pliktene gjelder også under Haag-Visby og Hamburg-reglene⁹⁹.

Rotterdam-reglenes artikkel 29 og 31 gjelder senderens informasjonsplikt. Artikkel 29 oppstiller senderens alminnelige ansvar for å underrette transportøren med nødvendig informasjon om godset og eventuelle relevante offentligrettslige reguleringer. Hensynet til bestemmelsen er å gi transportøren tilstrekkelig informasjon til å kunne håndtere godset forsvarlig. Artikkel 31 i konvensjonen gjelder senderens ansvar for den informasjon som skal følge inntatt i transportdokumentene.

Artikkel 32 i Rotterdam-reglene er spesialbestemmelsen for senderens ansvar for farlig gods¹⁰⁰, og oppstiller 2 plikter. Etter bokstav (a) følger senderens ansvar for å informere

⁹⁹ Berlingieri,(2009) side 17

¹⁰⁰ En utdypning av begrepet "farlig gods" i artikkel 32 er omtalt ovenfor i kapittel 3.

transportøren. Omfanget av informasjonsplikten etter bokstav (a) er identisk¹⁰¹ med Haag-Visby reglenes artikkel (6) og Hamburg-reglenes artikkel 13 Bokstav (b) oppstiller plikten til å merke farlig gods¹⁰².

Rotterdam-reglenes artikkel 32 (b) om senderens ansvar for merking av godset har også identisk virkeområde som de korresponderende bestemmelser i Haag-Visby og Hamburg-reglene. Plikten til å merke skal utføres i samsvar med *”any law, regulations or other requirements of public authorities..”*, som korresponderer med hensvisningen til *”sikkerhetstiltak”* i sjølovens §257 jf. §291.

I forhold til plikten til å merke godset ved multimodal transport etter Rotterdam-reglene presiseres det i juridisk teori¹⁰³ at plikten til å merke godset gjelder for alle leddene i transportkjeden. Dersom transporten eksempelvis har en etappe til sjøs og deretter en etappe på vei må godset merkes i henholdt til både IMDG-koden for sjøetappen og ADR-koden for veietappen. Dette er ikke eksplisitt inntatt i artikkel 32 (b), men er en naturlig følge av Rotterdam-reglene i seg selv gjelder for multimodale transporter.

5 Transportørens ansvar ved stykkgodstransport av farlig gods

Reglene for transportørens ansvar henger nøye sammen med det ansvar som påhviler senderen, som oppstilt i oppgavens kapittel 4. Enkelte av bestemmelsene som omtales i det følgende vil derfor være de samme som nevnt under senderens ansvar, men sett fra transportørens side. Dette kapitlet tar for seg de regler som regulerer transportørens ansvar for farlig i forhold til både plikter som påhviler ham og de eventuelle konsekvenser av å unnlate å oppfylle disse. For transportørens ansvar vises det også til oppgavens punkter 4.4.1 og 4.4.2, samt kapittel 6.

¹⁰¹ Berlingieri,(2009) side 20

¹⁰² Se. oppgavens kapittel 4.5 om Haag-Visby reglenes artikkel 4(6) og Hamburg reglenes artikkel 13.

¹⁰³ Von Ziegler (2010) side 158

For transportørens ansvar for farlig gods under Rotterdam-reglene behandles dette også i det store og hele under drøftelsene i oppgavens kapittel 4 og kapittel 6.

5.1 Hovedregelen for transportørens ansvar

Utgangspunktet for transportørens ansvar for skade på gods han transporterer er sjøloven §275. Bestemmelsen er etter forarbeidene¹⁰⁴ i samsvar med Hamburg-reglenes artikkel 5 nr 1, 6 og 7. Bestemmelsen første ledd lyder:

”Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for”.

Innledningsvis er det å bemerke at ansvaret etter ordlyden også omfatter *”noen transportøren svarer for”*. Dette ansvaret gjelder for det første for både ansatte, så vel som andre transportøren benytter seg av for transport av den aktuelle lasten. Videre omfattes også undertransportører i samsvar med de regler som er oppstilt i §285. Sjøloven §251 definerer hva som ligger i begrepet *undertransportør* og tjener dermed som rettesnor ved denne vurderingen. Det er viktig å i denne sammenheng presisere at når det her tales om ansvar siktes til ansvaret mellom transportøren og senderen (eventuelt konnossements innehaveren). At eksempelvis transportør og undertransportør har en avtale som seg imellom som regulerer deres innbyrdes ansvar, vil her ikke røkke ved det ansvar som transportøren hefter for utad.

Transportørens ansvarsgrunnlag er etter §275 uaktsomhet. Ansvaret er videre ansett å bygge på en regel om culpa med omvendt bevisbyrde. Rent teoretisk anses dette ansvaret å ligge et sted mellom det alminnelige culpaansvar og det objektive ansvar. I den praktiske

¹⁰⁴ NOU 1993: 36 s. 35, første spalte

sammenheng presumeres det dermed at dersom vareeier kan bevise at hans gods har kommet til skade i ansvarsperioden som tilligger transportøren, må transportøren selv bevise sin uskyld for ikke å komme i ansvar. Av rettspraksis kan ND¹⁰⁵ 1987. 160 NH Ny Dolsøy tjene som et eksempel for presumsjonsansvaret:

Dommen gjaldt leveranse av brenselolje til to fiskefartøyer som var levert av norske Fina A/S, med M/S Ny Dolsøy som transportør for oljen. Denne var ved overlevering til de to fiskefartøyene forurensset og det ble påført skade på maskineriet i begge fartøyer. Som et resultat av dette led også rederiene inntektstap som følge av at fartøyene ikke kunne nyttes til fiske som forutsatt. Etter bevisopptakene kunne transportøren etter både herredsretten og langmannsrettens syn ikke *godtgjøre* at skaden hadde oppstått før overlevering av drivstoffet til transportøren. Konkret gjaldt det at transportøren ikke kunne *godtgjøre* at forurensingen ikke kunne knyttes til den etter bevisfremleggelsen mangelfulle rengjøringen av M/S Ny Dolsøy. Høyesterett gjentok dette standpunktet, og ansvaret måtte dermed pålegges transportøren.

Spørsmålet er dermed hva som ligger i begrepet *godtgjøre* i §275. Fra rettspraksis oppstilles det i dommen ND 2003. 374 (Pergamos) at uttrykket ..”etter en naturlig språklig forståelse oppfattes som noe sterkere enn ”*må antas*”, ”*trolig*” eller ”*sannsynlig*””. Etter Lagmannsrettens videre oppfatning var det naturlig å legge avgjørende vekt på ordlyden *godtgjøre*, og at denne oppfatning innebærer at det kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri av sitt ansvar.¹⁰⁶

Transportøren er dermed ansvarlig på et generelt grunnlag, men vurderingen vil få en litt annen vinkling dersom skaden som det aktuelle godset voldte på skipet eller annen last utelukkende skyltes lastens farlige egenskaper. Dersom grunnlaget skulle være av en slik art kan det som utgangspunkt aldri innebære noe ansvar for transportøren. Dette

¹⁰⁵ Nordiske Domme i sjøfartsanliggende (ND)

¹⁰⁶ Falkanger/Bull (2010) s. 263

korresponderer med Haag-Visby reglenes artikkel 4(2)¹⁰⁷. Lastens beskaffenhet kommer her inn som et vesentlig moment i vurderingen med å påvise transportørens ansvar. I denne vurderingen må det vektlegges at det for de tilfeller der det ikke er transportørens uaktsomhet som er årsak til skaden, men at det er lastens egen beskaffenhet som er årsak, er ikke transportørens ansvarlig.

5.2 Aktsomhetsvurderingen ved farlig gods

Sjøloven skiller ikke eksplisitt mellom ”ordinært gods” og ”farlig gods” når det kommer til transportørens ansvar. Utgangspunktet må derfor tas under aktsomhetsvurderingen i §275. Bestemmelsen oppstiller et uaktsomhetsansvar som sier at transportøren er erstatningsansvarlig i de tilfeller der han burde visst hvordan lasten skulle behandles under befraktingen. Bestemmelsen krever med andre ord ikke at transportøren hadde den nødvendige faktiske kunnskap om lastens særskilte egenskaper. For den konkrete vurdering vil det dermed oppstå et tolkningsmoment der spørsmålet vil være om transportøren har vært *aktsom eller uaktsom uviten*. I juridisk teori oppstilles det ved uaktsomhetsvurderingen ikke skal stilles for strenge krav, og at ”*det perfekte kan ikke kreves*”¹⁰⁸.

I denne konkrete vurderingen vil det som et av flere momenter være av relevans om hvorvidt godset var å anse som farlig eller ikke. En sontring som er betydelig brukt i juridisk teori¹⁰⁹ er sontringen mellom ”Momentet kommer inn ved vurderingen av transportørens krav og plikter til varekunnskap under §275.

¹⁰⁷ Grue: (1998).s.8

¹⁰⁸ også gjentatt i ND 2002 s.394

¹⁰⁹ se Falkanger/Bull, Grue

Illustrerende er dommen inntatt i ND-2002-394 ”M/V Liftmar. Saken angikk tap av dekklast som følge av skipets totalforlis. Saken gjelder vurderingen av ansvaret også etter sjøloven §276 annet ledd, som gjelder sjødyktighet, men illustrativ både i forholdet til §275 og transportørens ansvar for farlig gods. Da skipet ble liggende på 4.300 meters dyp var det for retten ikke mulig å få klarhet i det faktiske hendelsesforløpet og årsaken til forliset. Retten antok at den mest sannsynlige årsaken til forliset var kobberlast i skipets lasterom som hadde forskjøvet seg, og deretter fått skipet til å krenge og endelig synke. Grunnen til forskyvningen ble antatt å være lastens fuktinnhold, som gjorde at denne ble mer flytende og dermed forflyttet seg i skipets lasterom.

Retten slo videre fast at saken måtte sees under henvisning til transportørens ansvar i sjølovens §275 og §276 og at, kapteinen, som transportøren svarer for, hadde vært uaktsom ved ikke å undersøke lastens farlige egenskaper nærmere.

Som resultat for aktsomhetsvurderingen fant retten det utvilsomt at: *”..kapteinen har handlet uaktsomt ved ikke å foreta nærmere undersøkelser av lasten før han tok den om bord og ikke har utvist tilbørlig omhu..”*. Retten viste til at det for kapteinens vurdering av lastens farlige beskaffenhet ikke var handlet forsvarlig og at han ikke hadde overholdt offentligrettslige forskrifter om farlig gods. Kapteinen hadde liten erfaring med bulk-last generelt og ingen erfaring med den aktuelle last. Senderens agent hadde opplyst om lastens egenskaper og at den var klassifisert som kobberrester. Kapteinen forhørte seg videre med agenten om lasten var tilbøyelig til å forflytte seg, noe agenten besvarte med at ”ikke var noe problem”.

Retten samlede vurdering for transportørens ansvar lå både i at kapteinens manglende kunnskap om sentrale internasjonale regler for skipsfart¹¹⁰ var ”helt uakseptabel”, og at det ikke var tilstrekkelig at kapteinen hadde gjort så ”godt han kunne”. I tillegg mente retten at det at kapteinen selv observerte at lasten var noe fuktig burde foranlediget ham til nærmere undersøkelser, og dermed skjerpet aktsomheten.

¹¹⁰ Forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods, fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 21. mai 1987: §4-4 nr.2 (BC-koden)

Vurderingen av aktsomhetskravet utgjør en sammensatt vurdering, og transportørens kunnskap vurderes konkret i det enkelte tilfelle.

6 Transportørens adgang til å kvitte seg med farlig gods

6.1 Generelt om adgangen til å kvitte seg med farlig gods

I enkelte situasjoner vil transportøren, uten ansvar for å yte erstatning til senderen, være berettiget til å kvitte seg med farlig gods. Hjemmel for denne adgangen oppstilles i sjøloven § 291 første ledd annet punktum. Bestemmelsen lyder:

”Transportøren eller undertransportøren kan etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten plikt til å betale erstatning”.

Bestemmelsen står oppstilt i sjølovens kapittel 13. Hensynet til å sikre senderens rettigheter et svært fremtredende moment i konvensjonene og sjøloven. §291 første ledd annet punktum utgjør derfor et unntak fra det ellers så omfattende transportøransvaret. § 291 står oppstilt under kapitlet om senderens erstatningsansvar, transportørens rett til å kvitte seg med farlig gods etter ordlyden må sees i sammenheng med senderens plikter etter samme bestemmelse. Etter forarbeidene¹¹¹ følger det for det første at det for bestemmelsens anvendelse forutsettes at godset ble levert til transport *”uten at den som mottok godset kjente til godset farlige beskaffenhet”*. Senderens plikter behandles inngående under kapittel 3. Kort oppsummert omfatter dette en konkret vurdering av begrepet ”farlig”, samt en vurdering av transportørens kunnskap.

¹¹¹ NOU 1993: 36 s.42

Spørsmålet er dermed hva som etter annet ledd skal til for at transportøren skal kunne utøve sin rett etter §291 første ledd annet punktum.

Ordlyden i bestemmelsen gir liten veiledning, men henviser til en vurdering av et eller flere av de oppstilte tiltakene ”etter forholdene” kan utøves.

Dette peker hen til en konkret vurdering av både i hvilke tilfeller det for transportøren er adgang til dette, samtidig som det i den samme vurderingen følger en vurdering av hvilket tiltak som etter bestemmelsen er mest egnet for å avverge faren.

Etter §291 første punktum annet ledd er det for transportøren tre valg av tiltak som han kan foreta seg, henholdsvis å ”..losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset..”. Vurderingen av hvilket tiltak som er passende må gjøres etter en konkret vurdering av både hvilken fare godset frembringer, samt den aktuelle situasjonen. Som et utgangspunkt for denne vurderingen oppstiller forarbeidene at det for å: ” *avverge skaderisikoen ikke er mer vidtgående og inngripende enn påkrevet og rimelig i den foreliggende situasjon*”. Også juridisk litteratur¹¹² henviser her til en konkret helhetsvurdering. Det sentrale ved en slik helhetsvurdering er at det tiltaket transportøren har foretatt seg for å avverge står i forhold til den aktuelle fare.

Hvilket tiltak som må anses berettiget behandles i punktet 6.2 i sammenheng med ordlyden i §291 tredje ledd.

6.1.1 Rotterdam-reglens artikkel 15

Hjemmel for transportørens rett til å kvitte seg med farlig gods i Rotterdam-reglene oppstilles i artikkel 15(*Goods that may become a danger*). Bestemmelsen er et unntak fra transportørens ansvar etter artikkel 11 og 13. For transportørens rett til å kvitte seg med farlig gods er han berettiget til å:

¹¹² Grue: (1998).s.82

”..take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, of the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier’s period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.”

Bestemmelsens virkeområde må sies å samsvare best med sjøloven §291 tredje ledd.

For anvendelsen av §291 første ledd er det et vilkår at transportøren ikke kjente til godsets farlige beskaffenhet, jf. annet ledd. Verken Rotterdam-reglenes artikkel 15 eller sjøloven §291 tredje ledd inneholder ikke noe tilsvarende vilkår.

Videre oppstiller artikkel 15 som vilkår en aktuell farerisiko og at valget av tiltak må være rimelig i forhold til den konkrete situasjon. Dette harmonerer godt med den vurdering som foretas etter §291 tredje ledd¹¹³. I forhold til gjeldene rett omhandler artikkel 15 også fare for miljøet.

Til forskjell fra §291 inneholder ikke ordlyden i artikkel 15 noe om transportørens eventuelle erstatningsansvar. For vurderingen av dette vises det til punkt 6.5.1.

6.2 Forholdet mellom §291 første ledd første punktum og §291 tredje ledd

Sett i sammenheng med spørsmålet om transportørens adgang til å kvitte seg med godset må det også sees til §291 tredje ledd. Bestemmelsen lyder:

”Gods som viser seg å innebære fare for person eller eiendom, kan transportøren etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge uten å betale erstatning”.

Bestemmelsen svarer til Haag-reglenes artikkel 4 (6) annet punktum og Hamburg-reglenes artikkel 13 (4)¹¹⁴. Umiddelbart fremstår ordlyden i §291 tredje ledd som tilnærmet identisk

¹¹³ om dette se oppgavens punkt 6.2.1 flg

¹¹⁴ Grue: Marius 238.s.84

med den ovenfor nevnte bestemmelsen i første ledd annet punktum. Etter forarbeidene¹¹⁵ svarer bestemmelsen til § 119 annet ledd som gjelder felleshavari, og hjemler den generelle retten transportøren eller undertransportøren har til å gjøre tiltak for å avverge den risiko det aktuelle farlige godset måtte innebære for person eller eiendom, uten å svare erstatning. Også her vil det være relevant med en vurdering av skadepotensialet og den risiko for at skaden skal kunne inntreffe.

Den umiddelbare forskjellen i ordlyden mellom §291 første ledd annet punktum og den samme bestemmelsens tredje ledd kan skisseres slik:

Etter §291 første ledd annet punktum er det tilstrekkelig at senderens opplysningsplikt er uteblitt. For anvendelsen av bestemmelsens tredje ledd må det etter ordlyden foreligge et farepotensiale ved at godset *”viser seg å innebære fare....”*. I tillegg viser §291 tredje ledd til fare for person eller eiendom som vilkår for å kvitte seg meg godset.

Spørsmålet er hva som omfattes av §291 tredje ledd og hva som i det konkrete tilfellet kreves for at transportøren uten å betale erstatning til godsets eier kan påberope seg bestemmelsen.

Et overordnet hensyn med bestemmelsen er å unngå farlige situasjoner for både person og eiendom, og §291 tredje ledd oppstiller i så måte et skadebegrensningstiltak.

Etter forarbeidene¹¹⁶ følger det at bestemmelsen vil komme til anvendelse i de tilfeller der *”..den risiko som godsets farlige egenskaper representerer, må oppfattes som en **aktuell risiko** og truer med å **materialisere** seg i slik skade..”*¹¹⁷.

Forarbeidene viser både til et vilkår om aktuell risiko og til en vurdering av når en denne risikoen truer med å materialisere seg, men gir ingen konkrete henvisninger til hva som ligger i dette. Spørsmålet er hva som skal til for at de to vilkårene må anses oppfylt.

¹¹⁵ NOU 1993:36 s.43

¹¹⁶ NOU 1993:36 s 43

¹¹⁷ mine uthevinger

6.2.1 Vilkår om aktuell risiko

Etter en normal språklig forståelse av ordlyden synes det som om godset allerede må representere en farlig egenskap, og at det i tillegg kreves at det er denne risikoen som må oppfattes som aktuell. Sammenhold med ordlyden i §291 tredje ledd "*som viser seg å innebære fare..*" trekker også i denne retning. På den annen side oppstiller forarbeidene kun et vilkår om at faren *truer med å* materialisere seg. Sett i sammenheng med hensynet til §291 tredje ledd må det også være riktig å anse transportøren berettiget til å iverksette tiltak *før* faren endelig materialiserer seg.

Spørsmålet blir videre på hvilket stadie av fareutviklingen transportøren kan iverksette tiltak etter §291 tredje ledd. Dette er etter juridisk litteratur¹¹⁸ for det første en vurdering av hvor nærliggende faresituasjonen var. Det forhold som må vurderes er om transportøren vurdering å gjøre tiltak var aktsom eller ikke. Etter litteraturen anføres det at dersom transportøren har utvist et fornuftig skjønn ut ifra sine kunnskaper og omstendighetene for øvrig, bør han gis *et visst spillerom for feilvurdering*. Som vilkår er det antatt at det i det minste må kreves sannsynlighetsovervekt for at en fare vil inntreffe. Eksempelvis kan transportørens subjektive frykt som ikke er begrunnet i det reelle forhold som selvstendig moment, ikke være avgjørende.

6.2.2 Valg av tiltak

§291 første ledd annet punktum og §291 tredje ledd oppstiller tre alternative tiltak for transportøren. Begge bestemmelsene fritar transportøren for erstatningsplikt og fra et tapsbegrensningssynspunkt er det klart at valget av tiltak er relevant for dette fritaket. De alternative tiltakene omfatter enten å losse, uskadeliggjøre eller å ødelegge godset.

¹¹⁸ Grue: (1998).s.86

Det forutsettes at de øvrige vilkår for transportørens ansvarsfrihet i bestemmelsene er oppfylt, og spørsmålet er hvilket tiltak som i det konkrete tilfellet er egnet.

Hvilket tiltak som i det enkelte tilfelle er best egnet må avgjøres etter en helhetsvurdering¹¹⁹. Etter juridisk litteratur stilles det som vilkår at transportøren velger det minst skadelige tiltak¹²⁰.

Sjøloven §291 første ledd annet punktum svarer etter forarbeidene¹²¹ til Haag-Visby-reglene art. 4 nr 6 og Hamburg-reglene art. 13 (2) (b).

Et element av relevans for den konkrete vurderingen av valg av tiltak er transportørens adgang til å få dekket sine merutgifter forbundet med tiltaket.

6.3 Erstatningsmessige ulikheter mellom §291 første ledd annet punktum og §291 tredje ledd.

Et tiltak som transportøren iverksetter i medhold av §291 første ledd annet punktum kan fort medføre kostnader for transportøren. Særlig vil det by på merkostnader for transportøren dersom han istedenfor å kvitte seg med godset til sjøs heller tar skipet til nærmeste havn og losser godset der. Kostnader ved sistnevnte valg av tiltak kan medføre økte driftskostnader for skipet, men kan likeså føre til at transportøren blir ansvarlig for forsinket levering av annet gods på samme skip. Ved valg av tiltak følger det dermed et økonomisk aspekt, og spørsmålet er hvordan dette virker inn på bestemmelsene i §291 første ledd.

¹¹⁹ Grue: (1998) . s.90

¹²⁰ Grue: (1998).s.81 og 90

¹²¹ NOU 1993: 36 s.42

Vurderingen etter §291 første ledd annet punktum må sees i sammenheng med de plikter som påhviler senderen etter bestemmelsen første punktum. Etter første punktum er senderens ansvar objektivt, og transportørens adgang til å kvitte seg med farlig gods antas å følge motsetningsvis. Etter §291 første ledd første punktum plikter senderen å erstatte *kostnader og annet tap* dersom bestemmelsens øvrige vilkår foreligger. Bestemmelsen i første ledd annet punktum oppstiller at transportøren ikke plikter å betale *erstatning* (for godset), men sier ikke noe om kostnader eller tap for transportøren selv ved et slikt tiltak. Ser man §291 første ledd under ett må det likevel antas at også kostnader og tap for transportøren selv også vil være omfattet i første ledd annet punktum. Et slikt synspunkt harmonerer også godt med hensynet til bestemmelsen om å hindre at skader oppstår, også i forhold til eventuelle miljømessige konsekvenser. Det gir liten mening å kvitte seg med farlig gods i sjøen fremfor å losse det trygt i nærmeste egnede havn. At den økonomiske byrden for denne ekstrakostnaden bør tilligge senderen virker både rimelig og naturlig.

Til støtte for dette synspunktet kan det vises til artikkel 4(6) i Haag-Visby reglene, som etter sjølovens forarbeider svarer til §291¹²². I artikkel 4(6) er det eksplisitt inntatt at senderens kompensasjonsplikt overfor transportøren både dersom skade inntreffer og dersom transportøren selv avverger faren medfører at ”..*the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses ..*”. I Hamburg-reglenes artikkel 13 (4) jf. Artikkel 13 (2) (b) finner man også tilsvarende løsning.

Oppsummert gjelder senderens ansvar for å dekke transportørens kostnader og tap etter §291 første ledd første punktum også for §291 første ledd annet punktum.

¹²² NOU 1993:36 s 43

6.3.1 Erstatningsspørsmålet under Rotterdam-reglenes artikkel 15

Artikkel 15 er i motsetning til §291 tredje ledd om hva angår transportørens erstatningsansvar. Under det forberedende arbeidet¹²³ med konvensjonen ble dette på et tidspunkt diskutert, men dette ble ikke senere fulgt opp. Da både Hamburg¹²⁴ og Haag-Visby reglene¹²⁵ har eksplisitte bestemmelser som regulerer dette forholdet, og disse konvensjonene har vært til inspirasjon for Rotterdam-reglene fremstår det som noe underlig at dette ikke er inntatt i artikkel 15.

Dette betyr at transportøren er erstatningsansvarlig overfor eier av godset dersom han ødelegger (destroying) dette i medhold av artikkel 15. Godsets eier vil da ha et krav på erstatning overfor transportøren, med mindre transportøren kan bevise at vilkåret om aktuell fare er oppfylt¹²⁶.

¹²³ A/CN.9/510 para 130

¹²⁴ artikkel 13.4

¹²⁵ artikkel 4.6

¹²⁶ Thomas (2010) s. 235

7 Avsluttende bemerkninger

Oppgaven har tatt for seg de ulike aspektene knyttet til farlig gods under gjeldene rett og det er forsøkt belyst hvilke paralleller som kan trekkes til utformingen av tilsvarende bestemmelser i Rotterdam-reglene. Som det fremkommer av oppgaven er Rotterdam-reglenes bestemmelser for farlig gods utformet med grunnlag i gjeldene rett, der både elementer fra Haag-Visby reglene og Hamburg-reglene er videreført. Samlet sett kan man si at bestemmelsene om farlig gods i Haag-Visby og Hamburg-reglene i det store og hele utgjør konvensjonsteksten for Rotterdam-reglene.

At det heller ikke i Rotterdam-reglene ble gjort noe forsøk på å endelig definere hva farlig gods er, eller ikke er, er slik jeg ser det en naturlig følge av den kompleksitet som knytter seg til begrepet. Hva som vil være å anse som farlig gods vil måtte vurderes konkret i den enkelte situasjon, og det ville kunne skape et juridisk ”tomrom” dersom en hadde positivt definert begrepet.

Etter min oppfatning var det dermed hensiktsmessig å eksplisitt innta en henvisning i artikkel 32 (b) til merking og pakking i samsvar med offentlige reguleringer, som dermed inntar en stor del av de allerede etablerte retningslinjer for hva som er å anse som farlig gods, men uten å begrense ansvaret som følger av disse.

Det ansvar og de plikter som påhviler senderen og transportøren ved stykkgodstransport av farlig gods etter Rotterdam-reglene utgjør ingen revolusjonerende endringer fra gjeldene rett. Gjennomgående bærer bestemmelsene preg av inspirasjon fra både Haag-Visby og Hamburg-reglene.

Rotterdam-reglene er enda ikke trådt i kraft, og det springende punktet vil være hvorvidt de viktige handelsnasjonene, da især USA og Kina, vil ratifisere konvensjonen. Per tidspunktet denne oppgaven skrives har foreløpig kun en stat (Spania) ratifisert konvensjonen.

8 Kilder

Lover:

- Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed av 9 juni 1903 nr 3
- Lov om vegfraktavtaler av 20. Desember 1974 nr. 68.
- Lov om sjøfarten av 20. Juli 1893 nr. 1.
- Lov om sjøfarten av 24. Juni 1994 nr. 39.
- Lov om skipssikkerhet av 16 februar 2007 nr. 9

Forarbeider:

- NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs
- NOU 2005: 14 *"på rett kjøp"*
- Forarbeider til Rotterdam-reglene:
(http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html)

Konvensjoner:

- The United States Harter Act 1893
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading 1924 (Haag-reglene)
- Safety of Life at Sea(SOLAS). Sikkerhetskonvensjoner av 10. Juni 1960
- The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 (Haag-Visby-reglene)

- Vienna Convention on the Law of Treaties. 1969 (Wien-konvensjonen)
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg-reglene)
- Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargos 1987 (BC-Koden)
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea (2008) (Rotterdam-reglene)

Litteratur:

- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jakob. Sjørett, 7. utg. Oslo, 2010
- Von Ziegler, Schelin, Zunarelli, Wolters, Kluwer. The Rotterdam Rules, 2008 (2010)
- Thomas, Prof. D. Rhidian (Edited by). The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules, Lloyd's List 2010
- Clarke, Malcolm A. International Carriage of Goods by Road: CMR, 1997
- Baatz, Yvonne. The Rotterdam Rules: A practical annotation, London 2009
- Wilson, John F. Carriage of Goods by Sea, Sixth Edition, Pearson Longman, 2008

Artikler:

- Diamond, Anthony. The Rotterdam Rules, L.M.C.L.Q 17 Nov 2009 p. 445-536. (www.i-law.com)
- Berlingieri, Francesco. Revising the Rotterdam Rules-, L.M.C.L.Q 6.Oct 2010 p. 583 (www.i-law.com)
- Olebakken, Ingeborg. Rotterdam reglene, av Marlus nr 368, 2008, -.

- Grue, Cecilie. Transport av farlig gods, MarJus nr 238, 1998
- Berlingieri, Francesco .”A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules”,2009

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)

Dommer:

- RT 2005 s.175
- ND 2003. 374 (Pergamos)
- ND 1987. 160 NH Ny Dolsøy
- ND 1941 s. 353 (SøHA) ”M/S Elise”
- ND-2002-394 ”M/V Liftmar
- ND- 1995-76 (Åbo Hovrätt) ”m/s Ra”